ZRZUTY DLA POWSTAŃCÓW

STR. 8-9

WYŚCIGI MUSTANGÓW

STR. 13

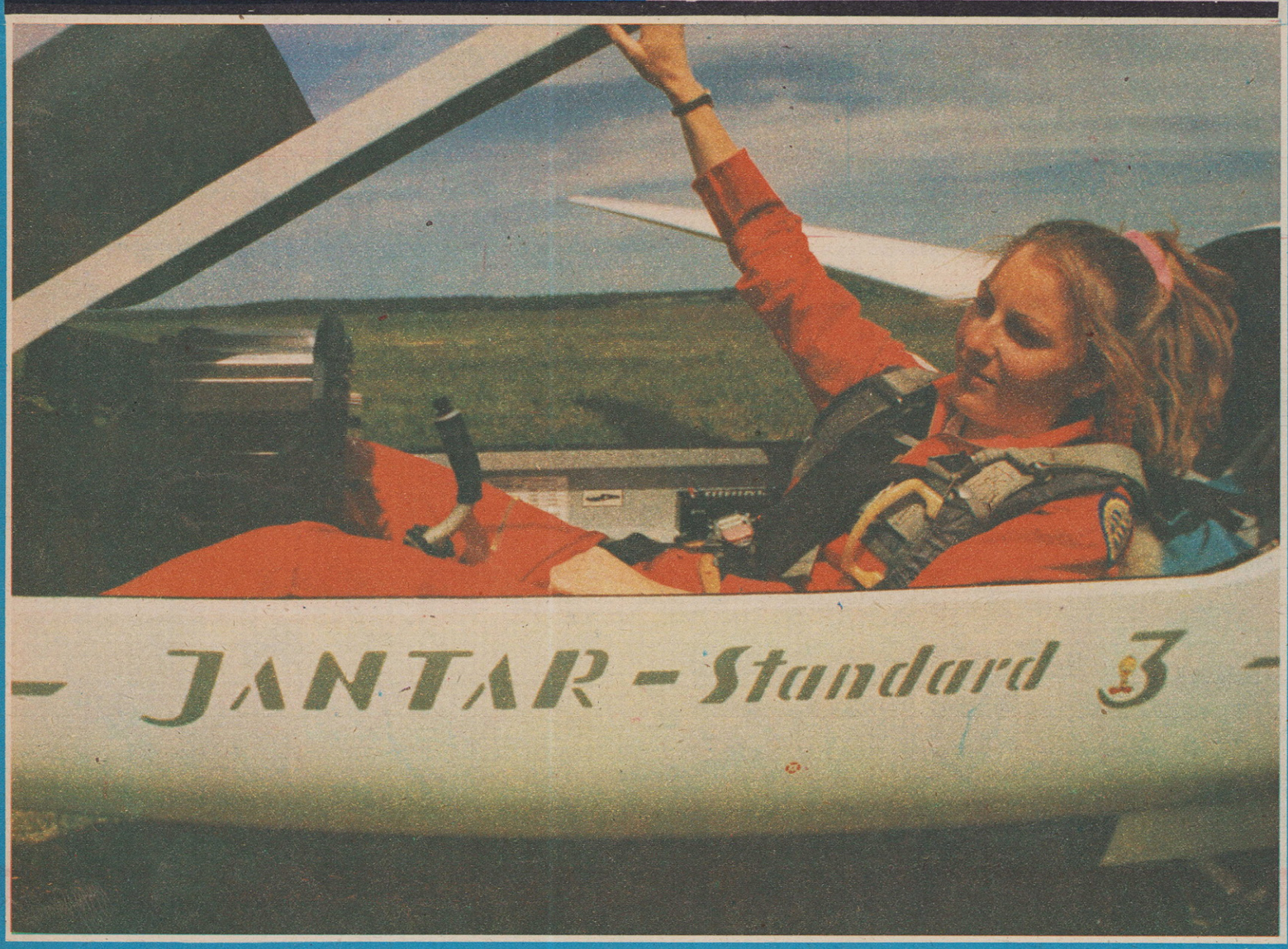
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

31

SKRZYDLATA POLSKA

● (1966) ● 1989–07–30 CENA 150 zł



Duża uroda i takież same umiejętności pilotażowe wyróżniają naszą czołową szybowniczkę – Jolantę Kopicką z Aeroklubu Grudziądzkiego, która zajęła czwarte miejsce w mistrzostwach Europy kobiet w Orle.

Zdjęcie: Jan Wiśniewski

Z LOTU PO KRAJU

PZL P.11c PRZEKAZANY MUZEUM

17 lipca br. w siedzibie Państwowych Zakładów Lotniczych Warszawa Okęcie odbyła się uroczystość przekazania samolotu PZL P.11c wyremontowanego przez zespół pracowników wytwórni. Samolot należał do 121 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Jego wygląd po remoncie jest taki, jakby opuścił on tego dnia zakłady lotnicze. Akt przekazania samolotu wręczył dyrektor naczelny WSK PZL Warszawa Okęcie mgr **Ryszard Leja** dyrektorowi Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie inż. **Krzysztofowi Radwanowi.** Podobne akty pamiątkowe, a ponadto medale, otrzymali czterej piloci przybyli na uroczystość, którzy m.in. latali na PZL P.11c: gen. bryg. w st. spocz. pil. **Stanisław Skalski,** płk w st. spocz. pil. **Wacław Król,** por. w st. spocz. pil. **Paweł Łuczyński** i ppor. w st. spocz. pil. **Mirosław Nowak.** Akt przygotowany dla płk. w st. spocz. pil. **Witolda Łokuciewskiego** (który nie mógł przybyć na uroczystość) wręczony zostanie oddzielnie. Wszyscy wspomniani piloci walczyli we wrześniu 1939 na PZL P.11c i każdy z nich zestrzelił co najmniej jeden samolot przeciwnika. Podobny akt otrzymała także nasza redakcja.

W akcie czytamy: „Jako jedyny egzemplarz tego typu samolotu, niechaj dobrze służy przyszłym pokoleniom za świadectwo wysokich umiejętności konstruktorów i robotników polskiego przemysłu lotniczego w dwudziestoleciu międzywojennym, niech przypomina bohaterską walkę polskich lotników z przeważającymi siłami hitlerowskiego agresora".

Z kolei b. dyrektor naczelny zakładów inż. **Jerzy Milczarek** wręczył dyplomy uznania kilkunastu pracownikom wytwórni, którzy bezpośrednio byli zaangażowani przy remoncie samolotu. Również dyrektor muzeum krakowskiego wręczył dyplomy uznania pracownikom zakładów lotniczych. Z kolei czterej piloci podzielili się wrażeniami z lotów na PZL P.11c. Po zakończeniu części oficjalnej uczestnicy spotkania udali się do samolotu wystawionego przed wytwórnią przy al. Krakowskiej. Piloci: Skalski, Król, Łuczyński i Nowak zajmowali kolejno miejsca w kabinie. Wykonano wiele pamiątkowych zdjęć. W dniach 17—19 lipca br. samolot PZL P.11c wystawiony był na widok publiczny. Od sierpnia będzie można go oglądać w muzeum krakowskim. O naprawie samolotu napiszemy oddzielnie.

NOWE TARYFY LOTNICZE ● WZROST PRZEWOZÓW LOTU

W PLL LOT odbyła się 13 lipca konferencja prasowa zorganizowana wspólnie z Klubem Publicystów Lotniczych SD PRL, a poświęcona problemom taryfowym polskich linii lotniczych. Wzięli w niej udział: zastępca dyrektora LOTU ds. ekonomiczno-handlowych mgr **Henryk Zimakowski** i kierownik wydziału handlowego przedsiębiorstwa mgr **Marek Sidor.**

Dziennikarzy poinformowano o wprowadzeniu nowego systemu taryfowego, w związku ze zmianą światowego systemu kalkulacji międzynarodowych pasażerskich taryf lotniczych. Od 18 lipca LOT stosuje przy sprzedaży biletów płatnych w złotych obiegowych, aktualny kurs kupna dolarów ustalony przez NBP. Dotyczy to także sprzedaży biletów na podróże lotnicze w obrębie krajów RWPG, gdyż ceny — publikowane w rublach do przeliczenia na złote — są kształtowane wg aktualnego kursu rubla, ogłoszonego przez NBP. Zmiany dotyczą także stawek za przewozy towarowe. Od 1 sierpnia br. ceny biletów PLL LOT na linie krajowe i międzynarodowe będą zgodne z taryfami międzynarodowymi.

Na konferencji poinformowano również o wzroście o 30 procent (w stosunku do 1988) przewozów w pierwszym półroczu br. W okresie tym przewieziono 1 026 000 pasażerów, w tym na liniach międzynarodowych 824 000. Niestety, wzrostowi przewozów nie może sprostać Międzynarodowy Dworzec Lotniczy w Warszawie na Okęciu — jest trzykrotnie za mały. Nic też dziwnego, że warunki dla podróżnych odlatujących i przylatujących są dziś na Okęciu — okropne. Jak długo jeszcze będzie Warszawa czekała na nowy dworzec lotniczy?

KOLEJNY TURBOLET DLA AEROPOLU

14 lipca bm. wylądował na lotnisku Warszawa Babice kolejny L-410 Turbolet zakupiony przez Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych Aeropol w Warszawie. Samolotem — z zakładów lotniczych LET Kunovice — przylecieli piloci instruktorzy, którzy odbyli trzytygodniowe szkolenie instruktorskie z pilotami doświadczalnymi producenta w Kunovicach. Nowy L-410 Turbolet ma pełne wyposażenie do lotów IFR z awioniką kingowską, radarem pogodowym i transponderem.

NOWY DYREKTOR MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

Od 1 czerwca br. nowym dyrektorem Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie jest inż. **Krzysztof Radwan.** Do czasu powołania na stanowisko dyrektora muzeum, inż. Radwan przez jedenaście lat był pracownikiem Politechniki Krakowskiej. Głównymi kierunkami działania nowego dyrektora będą: spopularyzowanie muzeum w społeczeństwie, przygotowanie ekspozycji z okazji 50. rocznicy Wojny Obronnej Polski 1939 oraz udostępnienie samolotu Li-2 i śmigłowca Mi-4 do zwiedzania przez młodzież szkolną (możliwość wejścia, zajęcia miejsca w kabinie, obejrzenia z bliska elementów konstrukcyjnych samolotu i śmigłowca).

ZAWODY IM. GRZESZCZYKA

XXIII Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka odbyły się w dniach 8—21 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach. Startowało 45 zawodników, w tym dwóch reprezentantów NRD, wszyscy na Jantarach Standard. Rozegrano pięć konkurencji: trójkąt 291 km, czworobok 507 km, zamieniony na przelot odległościowy po trasie łamanej oraz trójkąty 168 km, 109 km i 234 km. Wygrał **Jan Bober** z Aeroklubu Rzeszowskiego — 2894 pkt. przed **Arkadiuszem Kamińskim** z A. Kieleckiego — 2545 pkt. i **Edmundem Janowskim** z A. Pomorskiego w Toruniu — 2443 pkt. Następne miejsca zajęli: 4. **Mirosław Hercog** (A. Poznański) — 2417 pkt., 5. **Wiktor Kożlik** (A. Ostrowski) — 2395 pkt., 6. **Jacek Grytka** (A. Poznański) — 2395 pkt., 7. **Janusz Łangowski** (A. Gdański). — 2347 pkt., 8. **Jerzy Kolasiński** (A. Ostrowski) — 2311 pkt., 9. **Maciej Adamski** (A. Leszczyński) — 2311 pkt., 10. **Andrzej Świst** (A. Tatrzański w Nowym Targu) — 2228 pkt.

JANUSZ DAROCHA PIERWSZY W NRD

12 lipca br. powróciła do kraju ekipa polska, która startowała w Międzynarodowych Mistrzostwach Krajów Nadbałtyckich w Lataniu Precyzyjnym w Neustadt Gleve, NRD (4—11 lipca 1989), rozegrano 3 konkurencje. Polacy startowali na Wilgach.

Wyniki: 1. **Janusz Darocha** — 68 pkt., 2. **Ryszard Michalski** — 77 pkt., 3. **Zbigniew Chrząszcz** — 116 pkt., 4. **Włodzimierz Skalik** — 140 pkt., 5. **Slovíček** (CSRS) — 140 pkt., 6. **Wachner** (NRD) — 172 pkt., 7. **Pietsch** (NRD) — 188 pkt., 8. **Cichlar** (CSRS) — 198 pkt., 9. **Jan Gruszecki** — 220 pkt., 10. **Marek Kochaniak** — 229 pkt., 11. **Wacław Nycz** — 232 pkt.

Wyniki zespołowe: 1. Polska — 261 pkt., 2. Czechosłowacja — 605 pkt., 3. Niemiecka Republika Demokratyczna — 651.

W mistrzostwach startowali ponadto piloci ze Szwecji, Szwajcarii, RFN, Austrii i Związku Radzieckiego.

JOLANTA KOPICKA CZWARTA W ORLE

Do kraju wróciła polska ekipa zawodniczek, które uczestniczyły w 6 Szybowcowych Mistrzostwach Europy Kobiet w Orle (ZSRR). W zawodach, które odbyły się od 24 czerwca do 9 lipca br., uczestniczyły 23 pilotki szybowcowe. Rozegrano 8 konkurencji. Polki startowały w klasie standard.

Wyniki klasy standard: 1. **Maria Kizivatova** (Discus B, CSRS) — 5499 pkt., 2. **Maika Hohn** (LS-4, RFN) — 5130 pkt., 3. **Hana Zejdova** — (ASW.19B, CSRS) — 5111 pkt., Polki: 4. **Jolanta Kopicka** (Brawo) — 4946 pkt., 7. **Anna Chrząszcz** (Jantar Standard 3) — 4691 pkt., 10. **Urszula Wojda** (Brawo) — 4375 pkt. Kierowniczką ekipy polskiej była Urszula Sliwak.

START NA SZD-55 WE FRANCJI

Jak się dowiedzieliśmy, Aeroklub PRL wystąpił z prośbą do PZL-Bielsko o wypożyczenie nieodpłatnie szybowca SZD-55 (prototyp X-144) dla pil. Tadeusza Rubaja, który będzie na nim startował w Szybowcowych Mistrzostwach Europy Juniorów we Francji (Cambrai, 29 lipca — 13 sierpnia br.). Prośba Aeroklubu PRL została załatwiona pozytywnie. Będzie to pierwszy start polskiego pilota szybowcowego na najnowszej konstrukcji PZL-Bielsko.

WYDAWNICTWA

JERZY R. KONIECZNY, TADEUSZ MALINOWSKI — **MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH.** Tomik II. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Biblioteczka Skrzydlatej Polski. Str. 128, cena 500 zł, nakład 19 650 + 350 egz.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI — **POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE 1945—1980.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1989. Biblioteczka Skrzydlatej Polski. Str. 225, cena 750 zł, nakład 9650 + 350 egz.

ZMARLI

15 lipca 1989, w wieku 61 lat, płk lek. med. **HENRYK CIUBA,** szef służby zdrowia Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu, odznaczony Krzyżami: Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz innymi odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

11 lipca 1989, w wieku 55 lat, płk pil. **EUGENIUSZ KUDZIA,** zasłużony oficer lotnictwa wojskowego, wychowawca lotników polskich, wyróżniony odznaką i tytułem Zasłużony Pilot Wojskowy PRL, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi oraz wieloma odznaczeniami wojskowymi.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● NIEBEZPIECZNE LOTY
● BALONIARZE W HOLANDII
● Z LOTNICZĄ POMOCĄ WARSZAWIE
● KONSTRUKCJE ŚWIATA — HAWK
● JAK ZOSTAĆ ASTRONAUTĄ
● TABLICA BARWNA: MACCHI MC 202

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Zastępca naczelnego dowódcy radzieckiego lotnictwa wojskowego, szef służby bezpieczeństwa lotów Ministerstwa Obrony ZSRR, gen. Jewgienij Rusanow, oświadczył w wywiadzie na łamach dziennika „Trud", że jest bezwzględnie konieczny mechanizm uprzedzania państw NATO i Układu Warszawskiego o awariach podobnych do tej jaka zdarzyła się z radzieckim samolotem MiG-23, który spadł 4 lipca br. w Belgii. Za stworzeniem takiego mechanizmu opowiedzieli się wojskowi radzieccy, belgijscy i innych krajów. Specjaliści belgijscy i radzieccy, badający przyczyny bezpiuotowego lotu MiGa-23 zaprzeczyli sugestiom niektórych gazet zachodnich, iż lot MiGa miał na celu sprawdzenie funkcjonowania systemu obrony przeciwlotniczej państw NATO.

● **USA.** Jeden z siedmiu największych przewoźników lotniczych w USA — Pan Am — w ciągu ostatnich ośmiu lat poniósł straty 1,8 mld dolarów, co zmusiło m.in. Pan Am do sprzedania nowojorskiej siedziby przewoźnika, 56-kondygnacyjnego wieżowca w centrum Manhattanu. Ostatnio Pan Am przejął linie Northwest Airlines, którą to transakcję w wysokości 3,3 mld dolarów sfinansowało konsorcjum wielu banków amerykańskich. Pokrycie deficytu Pan Am zyskami Northwest Airlines (2,7 mld dol.) zmniejszy sumy podlegające opodatkowaniu.

● **ZSRR.** W Moskwie i Kijowie przebywał syn sławnego konstruktora Igora Sikorskiego — Mikołaj, drugi z dzieci pod względem starszeństwa, muzyk z zawodu (konstruktor miał pięcioro dzieci: 4 synów i jedną córkę z pierwszego małżeństwa; tylko najstarszy Siergiej pracuje w zakładach śmigłowcowych Sikorsky w USA, młodszy brat Mikołaja — Igor jest adwokatem, najmłodszy Gieorgij zajmuje się komputerami, a siostra Tatiana jest nauczycielką). Powodem wizyty Mikołaja w stolicy Ukrainy było upamiętnienie 100. rocznicy urodzin Igora Sikorskiego i odsłonięcie z tej okazji tablicy pamiątkowej.

● **FRANCJA.** Linie lotnicze Air Inter przewiozły w pierwszym półroczu bieżącego roku 7 697 000 pasażerów, o 14,9 procent więcej w stosunku do analogicznego okresu 1988.

● **SZWECJA.** W miejscowości Linköping odbędzie się w dniach 5—8 października 1989 trzeci Salon Lotniczy Skandynawii, którego powierzchnia wystawiennicza wzrośnie o 50 procent. Spodziewany jest udział firm i zakładów z 14 krajów.

● **KARAIBY.** 24 czerwca br. podpisano w Cayeuue porozumienie między czterema przewoźnikami: Air France, Air Guadeloupe, Air Guyane i Air Martinique w sprawie rozwoju i koordynacji przewozów lotniczych w rejonie Wysp Karaibskich.

● **AUSTRIA.** 16 lipca br. linie lotnicze Austrian Airlines zainaugurowały regularne połączenie Wiednia z Tokio. Samoloty A.310-324 (172 miejsca) latają na tej trasie dwa razy w tygodniu (wtorki i niedziele), przez Moskwę, trasą transsyberyjską.

● **BRAZYLIA.** Grupa brazylijskiego przewoźnika lotniczego Varig (Varig + Cruzeiro do Sul), jednego z największych w Ameryce Południowej, przewiozła w ub.r. 9 048 898 pasażerów. Flota Varig składa się z 61 samolotów, które wykonują loty regularnie do 43 miast w Brazylii i do 43 miast za granicą. Personel obydwu połączonych przewoźników składa się z 24 179 osób, w tym z 4891 osób personelu latającego.

● **JUGOSŁAWIA.** Jugosłowiańskie linie lotnicze JAT i inni przewoźnicy tego kraju podnieśli ceny biletów za przeloty na liniach wewnętrznych.

● **ZSRR.** Gazeta „Wozdusznyj Transport" pisze o opóźnieniach w dziedzinie budownictwa lotniskowego. Zamieszczono m.in. zdjęcie z budowy dworca lotniczego Mińsk-2 na lotnisku komunikacyjnym w Mińsku. Dworzec ten, jak pisze gazeta, miał być oddany do użytkowania w 1986, sądząc jednak po zdjęciu, do zakończenia obiektu jeszcze daleko.

● **USA.** W zakładach lotniczych nr 42 w Kalifornii przeprowadzono w lipcu próby naziemne z najnowszym bombowcem strategicznym B-2 zbudowanym, jak wiadomo, wg technologii stealth, co zdaniem amerykańskich specjalistów czyni go niewykrywalnym przez współczesne systemy obrony przeciwlotniczej. Na program budowy B-2 Pentagon wydał już 23 mld dolarów. Wkrótce spodziewany jest pierwszy lot bombowca.

● **RUMUNIA.** Linie lotnicze Tarom, użytkujące m.in. kilka egzemplarzy przestarzałych samolotów Boeing 707, myślą o zastąpieniu B.707 nowymi maszynami z firmy Boeing.

● **AUSTRIA.** Zachód zaprezentował na ostatnim przed przerwą letnią posiedzeniu plenarnym (13 lipca) delegacji 23 państw Układu Warszawskiego i NATO w Wiedniu rozwiniętą wersję planu Busha redukcji konwencjonalnych sił zbrojnych w Europie. Plan ten przewiduje ograniczenie liczby rozmieszczonych między Atlantykiem i Uralem samolotów do 11 400, zaś śmigłowców bojowych do 3800. Opierając się na zasadzie wystarczalności, autorzy proponują, aby żaden kraj uczestniczący nie zatrzymał więcej niż 30 procent maszyn obu kategorii, tj. 3420 samolotów i 1140 śmigłowców.

● **EUROPA.** Szef koncernu Boeinga na środkową i wschodnią Europę Rudi Hillings ocenia, że do końca bieżącego stulecia kraje socjalistyczne nabędą na Zachodzie około 100 samolotów komunikacyjnych o łącznej wartości 4 mld dolarów.

● **BUŁGARIA.** Linie lotnicze Bałkan zamierzają nabyć na Zachodzie samoloty komunikacyjne nowej generacji.

● **JUGOSŁAWIA.** Lotnictwo wojskowe zmodernizuje swą flotę śmigłowcową przez zakup w Związku Radzieckim śmigłowców Mi-38, które mają zastąpić dotychczas użytkowane Mi-8.

● **USA.** Urząd lotnictwa cywilnego (FAA) zarządził, ze względów bezpieczeństwa, zbadanie techniczne eksploatowanych dotychczas samolotów Boeing 727, z których większość jest użytkowana przez linie lotnicze United Airlines.

● **GRECJA.** Linie lotnicze Olympic Airways prowadzą rozmowy w sprawie nabycia 25 procent akcji prywatnych austriackich linii lotniczych Luada Air.

● **ZSRR.** Uchwałą Rady Ministrów Ukraińskiej SRR, Szkole Pilotów DOSAAF w Zaporożu nadano imię trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego, marszałka lotnictwa Aleksandra Pokryszkina.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Na zaproszenie Svazarmu przebywała w CSRS delegacja radzieckiej organizacji DOSAAF, która zapoznała się z działalnością lotnictwa sportowego oraz zwiedziła zakłady Svazarmu Aerotechnik w Kunovicach i zakłady produkujące samoloty sportowe Moravan w Ostrokovicach.

● **BRAZYLIA/IRAN.** Zakłady lotnicze Embraer sprzedały Iranowi 15 treningowych dwumiejscowych samolotów EMB-312 Tucano; pierwsze egzemplarze już dostarczono. Wartość transakcji — 35 mln dolarów.

● **ZSRR.** Aeroflot zamierza ubiegać się o członkostwo IATA.

● **NRD.** Znacznie zmniejszona została liczba radzieckich bombowców stacjonujących w NRD. Z zachodniej grupy wojsk 17 lipca do ZSRR powrócił pułk bombowców, na którego wyposażeniu znajdują się samoloty Su-24.

z mgr. inż. JERZYM PONCYLIUSZEM dyrektorem budowy Centrum Obsługi Pasażerów PLL LOT w Warszawie

COP
AIR TERMINAL

Za kilka tygodni Warszawa otrzyma nowoczesne Centrum Obsługi Pasażerów PLL LOT, położone u zbiegu Al. Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego — naprzeciwko Centralnego Dworca PKP.

Do budowy przystąpiono w 1977. Termin oddania do użytkowania ustalono na grudzień 1980, który następnie przełożono o 12 miesięcy. Kryzys płatniczy spowodował zejście z budowy pracowników firmy brytyjskiej Cementation. Decyzje Prezydium Rządu oraz ministra komunikacji doprowadziły do zobowiązania zakończenia inwestycji przez PLL LOT. Wreszcie w styczniu 1987 założenie spółki LIM Joint Venture Limited umożliwiło budowę tę pomyślnie doprowadzić do końca. PLL LOT pozostają właścicielem całego kompleksu Centrum Obsługi Pasażerów. Spółka LIM Joint Venture Ltd. otrzymuje kompleks w użytkowanie na 27 lat (2 lata budowy oraz 25 lat eksploatacji). Wszystkie poniesione przez PLL LOT nakłady finansowe są wkładem we własny obiekt, który po 25 latach użytkowania przez spółkę przejdzie z pełnym wyposażeniem w nieograniczone kompetencje właściciela.

Nasz rozmówca w minionych latach kierował kilkoma ważnymi budowami w kraju. Między innymi odpowiedzialny był za budowę zachodniego odcinka Trasy Łazienkowskiej. Od 1985 kieruje budową Centrum Obsługi Pasażerów PLL LOT.

— Panie dyrektorze, czy można porównać budowę Centrum, z inną, największą prowadzoną w Polsce?

— Poza budową metra jest to największa budowa w Warszawie a jednocześnie największa w kraju i w Europie budowa tego rodzaju.

— Pana stwierdzenie o kierowaniu tak wielką budową może być przyjęte przez naszych Czytelników z niedowierzaniem. Dlatego proszę o podanie kilku danych prezentujących wielkość przedsięwzięcia.

— Cały kompleks Centrum ma powierzchnię ogólną 114 tysięcy metrów kwadratowych, przy czym 102 tysiące metrów kwadratowych stanowi powierzchnia użytkowa. Łączna kubatura obiektu obejmuje 411 tysięcy metrów sześciennych. Część wysokościowa ma 42 kondygnacje (142 metry), podium trzy, a część podziemna — dwie. Oto w największym skrócie charakterystyka techniczna Centrum.

— Kiedy Warszawa otrzyma Centrum Obsługi Pasażerów PLL LOT?

— Na przełomie września i października bieżącego roku.

— Oddanie Centrum do użytkowania nastąpi wcześniej niż przewidywał kontraktowy harmonogram prac. Czyżby chodziło o zorganizowanie w nowym obiekcie Kongresu IATA?

— Nie tylko. Chociaż kongres ten, który będzie bazował w Centrum pod koniec października 1989, jest dla PLL LOT ważny i prestiżowy. Chodzi jednak o szybsze oddanie obiektu do użytkowania i wcześniejsze odzyskiwanie środków finansowych włożonych w budowę. A są to środki ogromne. Przewiduje się, że obiekt po spłaceniu zobowiązań finansowych, będzie spółce przynosił miesięcznie blisko milion dolarów czystego zysku.

— Szybsze oddanie obiektu napotkało zapewne trudności?

— W rozmowach z partnerami zagranicznymi, które prowadziliśmy w Londynie, liczył się wyłącznie pieniądz, a nie sentymenty. Ostatecznie osiągnęliśmy w negocjacjach warunki przyspieszenia korzystne dla wszystkich partnerów.

— Dobrze się stało, iż w przypadku Centrum zerwano z dawnymi formami etapowego oddawania obiektu użytkownikowi.

— Centrum przekazujemy w całości użytkownikom, tak jak to się robi na świecie, bez podziału na etapy, miesiące i lata. Po prostu kończymy budowę, oddajemy ją i rozliczamy się.

— Jaką część zajmą Polskie Linie Lotnicze LOT?

— Jedną dziesiątą.

— Czy to dużo, czy mało?

— To bardzo dużo. Łącznie 11 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni.

— Kiedy PLL LOT wprowadzi się do swoich pomieszczeń?

— Na przełomie września i października bieżącego roku.

— Co będzie w pomieszczeniach PLL LOT?

— Miejski dworzec lotniczy, ośrodek rezerwacji, ośrodek komputerowy, ośrodek zdrowia, archiwa biura i pomieszczenia socjalne.

— W jakiej części obiektu będą one zlokalizowane?

— PLL LOT zajmie większą część budynku podium oraz trzy piętra w części wysokościowej.

— Zapewne odpowiednie służby PLL LOT już przygotowują się do przejęcia i pracy w nowym obiekcie?

— Tak. Prace takie trwają od dłuższego czasu. Centrum nie może stać puste. Po przekazaniu musi ono niezwłocznie rozpocząć działalność usługową.

— Obiekt poprzez wysoki standard użytkowo-usługowy reprezentuje wysoki poziom światowy. Czy jego wyposażenie techniczne będzie podobne?

— Oddajemy do użytkowania obiekt, którego wyposażenie techniczne ma znak najwyższej jakości.

— Dla obywatela polskiego korzystającego z usług Centrum będzie to skok w przyszłość, natomiast dla podróżnego z zagranicy normalność...

— To prawda. Ale najwyższy czas, abyśmy osiągnęli poziom usług, z jakim podróżny spotyka się za granicą.

— Gdzie będzie się mieścił ośrodek rezerwacji i sprzedaży biletów lotniczych PLL LOT?

— W głównej sali zlokalizowanej na poziomie zero, dostępnej bezpośrednio z zewnątrz oraz z pasażu podziemnego łączącego kompleks obiektu z Dworcem Centralnym PKP i przejściem podziemnym pod skrzyżowaniem al. Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego. Duży, nowoczesny ośrodek rezerwacji telefonicznej zlokalizowany jest na trzecim piętrze podium.

— Ile przewiduje się kas biletowych?

— Będzie 40 stanowisk sprzedaży biletów zagranicznych oraz 20 stanowisk sprzedaży biletów krajowych. Czynna będzie ponadto przechowalnia bagażu, informacja PLL LOT, hotelowa, turystyczna oraz bar — całą dobę.

— Gdzie będzie usytuowane centrum komputerowe?

— Na trzecim piętrze. Pomyślane jest do ścisłej współpracy z systemem rezerwacji PLL LOT.

— Warszawa otrzyma hotel najnowocześniejszy, najwygodniejszy i jak sądzę najdroższy w Polsce?

— Będzie to hotel pierwszej klasy międzynarodowej (pięć gwiazdek) zarządzany przez amerykańską, renomowaną sieć hotelową Marriott. W skład hotelu wchodzi część sypialna, część gastronomiczna i rozrywkowa oraz zespół pomieszczeń odnowy fizycznej. Cennik sieci hotelowej Marriott nie jest wyższy niż cenniki innych światowych sieci hotelowych.

— Ile osób będzie mogło zamieszkać w hotelu jednocześnie?

— Ogółem przeszło 1 100 osób, w 254 pokojach. Hotel zajmuje 21 pięter — od 21 piętra do 41 piętra.

— Czy wszystkie osoby przebywające w hotelu będzie można wyżywić?

— Nawet więcej. Podstawowa część gastronomiczna może jednocześnie obsłużyć 1 540 gości. Ogółem w kompleksie jest 10 lokali gastronomicznych, w tym restauracje: włoska i amerykańska, kawiarnia wiedeńska oraz liczne bary, bufety i klub nocny.

— Z czego jeszcze będzie można skorzystać?

— Z wielu przyjemności i udogodnień, a więc z pływalni, sali ćwiczeń siłowych, pomieszczeń masaży, sauny, salonów fryzjerskich i kosmetycznych, telewizji satelitarnej, kasyna, sklepów wielu branż.

— Obejrzałem obiekt. Jest on już prawie gotowy. Trwają prace wykończeniowe.

— Tak. Jesteśmy na finiszu. Obiekt został już włączony do sieci miejskiej (energia, woda, kanalizacja itp.). Wyposażono go w systemy instalacyjne o najwyższym poziomie światowym zapewniające komfortowe warunki użytkowania.

— Panie dyrektorze, prosimy o kilka szczegółów.

— W obiekcie zastosowano 74 systemy instalacyjne i elektryczne, ułożono 700 km przewodów, kompleks wyposażono w 15 tysięcy lamp, w 23 windy osobowe, w 6 ciągów schodów ruchomych, ma on 6 komputerów, 3 centrale telefoniczne, system intercomu i bezprzewodowego poszukiwania osób, system telewizji wewnętrznej i wiele innego specjalistycznego wyposażenia.

— Czy w Centrum odbywać się będzie odprawa paszportowa pasażerów?

— Nie. W Warszawie tylko w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu.

— Należy sądzić, iż pasażer lotniczy będzie miał zapewnioną dobrą komunikację Centrum z lotniskiem krajowym i międzynarodowym?

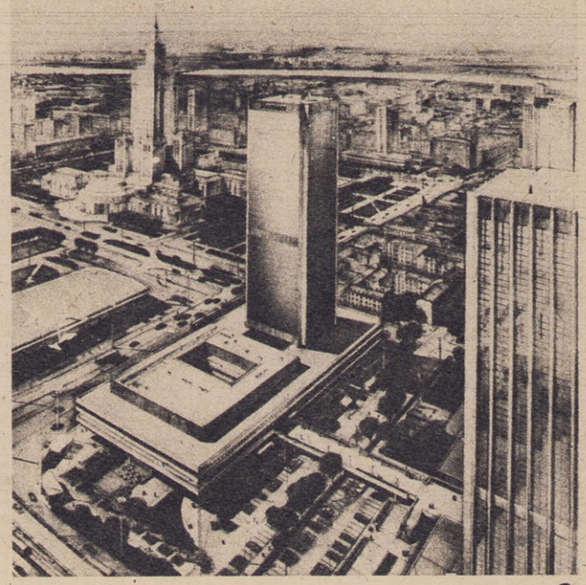
— Poza specjalnymi autobusami PLL LOT pasażer będzie mógł skorzystać z miejskiej komunikacji, a także z taksówek.

— Podobno otoczenie centrum ma być najpiękniejsze w stolicy?

— Tak. Wokół centrum będzie dużo zieleni, będą kwiaty, krzewy, drzewa, ponadto miejsca odpoczynku. To niedaleka rzeczywistość. Gdy zostanę emerytem, tutaj właśnie będę spędzał wolne chwile — w jednym z najpiękniejszych zakątków Warszawy. Właśnie tutaj, w centrum miasta, z którym całym życiem jestem tak bardzo związany.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

PS. Udziałowcami spółki LIM Joint Venture Limited są Polskie Linie Lotnicze LOT; ILBAU GmbH (austriacka firma budowlana) i Marriott (sieć hotelowa z USA).



O'HARE

Historia lotniska sięga lat II wojny światowej. W 1942 w rejonie 17 mil na północny zachód od Chicago zlokalizowano zakłady Douglas Aircraft, w których produkowano samoloty C-54 Skymaster. Przy zakładach wybudowano lotnisko. Po zakończeniu wojny wytwórnię w 1945 zamknięto, a 17 tys. jej pracowników zatrudniono gdzie indziej. Powstała wówczas myśl, o co usilnie zabiegały władze miejskie Chicago, rozbudowania lotniska i utworzenia portu komunikacji lotniczej, co nastąpiło w 1946. Po kilku latach rozbudowy port lotniczy w Chicago otrzymał w 1949 imię sławnego lotnika, bohatera narodowego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, komandora porucznika Edwarda O'Hare, juniora.

Czym wsławił się O'Hare? Komandor porucznik pilot Edward H. „Butch" O'Hare, jr, był oficerem US Navy. Urodzony w 1914 w St. Louis, wsławił się jako pilot myśliwski w walkach z Japończykami nad Pacyfikiem. Jako pierwszy z lotników USA wykonał nocne lądowanie na lotniskowcu, wyszkolił wielu pilotów amerykańskich. W 1943 zaatakował na swym samolocie formacje 18 japońskich bombowców, 5 z nich zestrzelił, a 6 uszkodził. Zginął w locie bojowym w 1943. Ogółem zestrzelił 12 samolotów przeciwnika. Za swe czyny został uhonorowany Medalem Honorowym Kongresu oraz Distinguished Flying Cross. W tym roku mija właśnie 40 lat od nadania międzynarodowemu portowi lotniczemu w Chicago imienia O'Hare. Oficjalna nazwa brzmi obecnie: Chicago O'Hare International Airport.

Wyjaśnienia wymaga, że Chicago ma jeszcze drugi port lotniczy — Midway Airport, położony dziś już na obrzeżu wielkiej metropolii. W latach 1940—1950 był on głównym portem komunikacji lotniczej dla Chicago, odprawiającym w drugiej połowie lat czterdziestych 10 mln pasażerów rocznie. Dziś Midway służy lotniczej komunikacji regionalnej, ma 4 drogi lotnicze, przechodzi przezeń ponad 5 mln pasażerów. Prowadzona dalej rozbudowa pozwoli na odprawienie w Midway ponad 8 mln pasażerów w 1995.

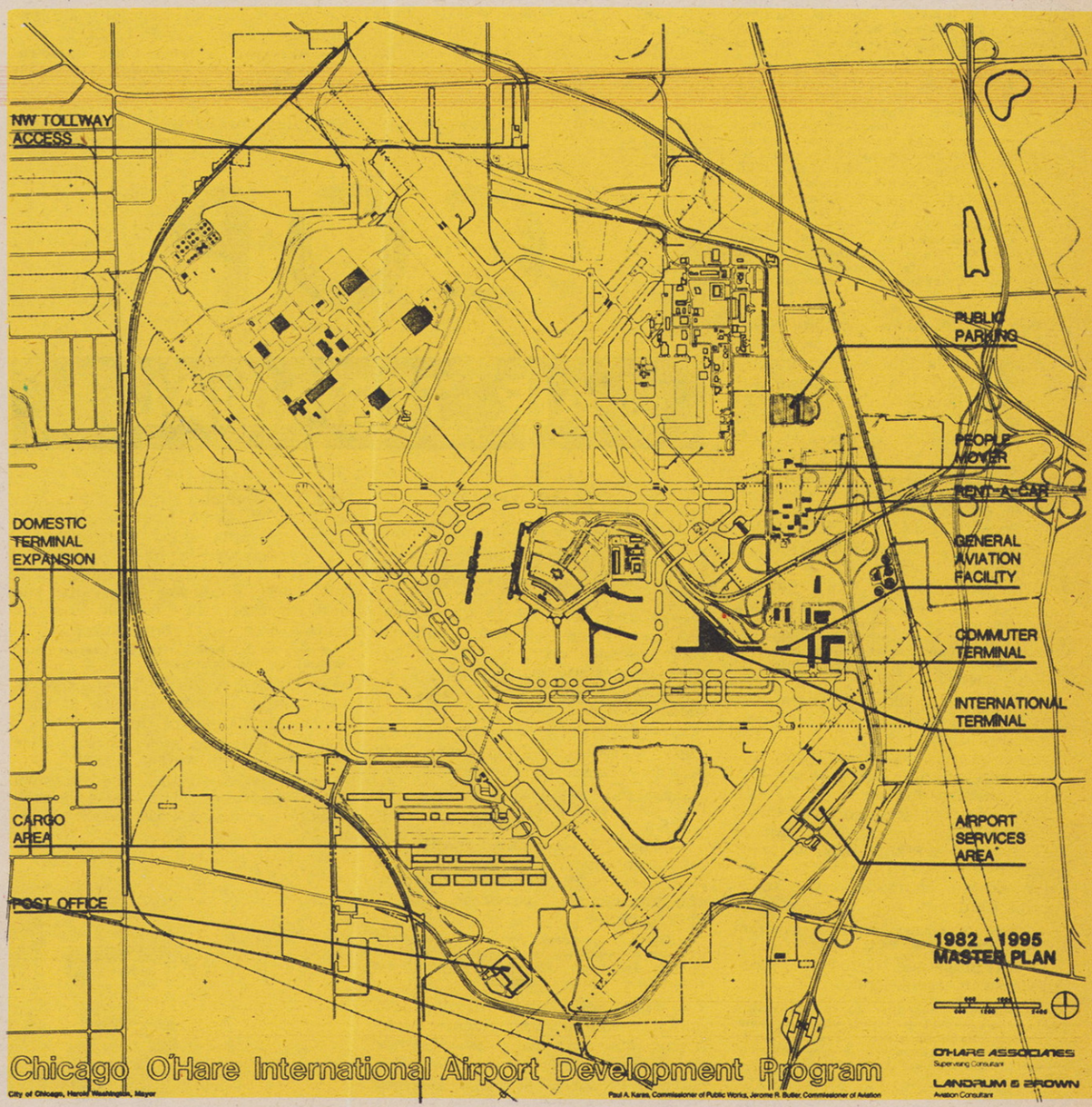
Port O'Hare zrobił zawrotną karierę. Był i jest wciąż rozbudowywany, stale rośnie znaczenie handlowe. Jego osiągnięcia w 1988 obrazuje tabela zestawiona porównawczo z trzema innymi wielkimi portami lotniczymi USA, w Atlancie, Los Angeles i Dallas-Fort Worth. O'Hare ma sześć dróg lotniczych, stałe dobowe połączenie ze 162 portami lotniczymi, w tym 142 w USA i 23 za granicą. Utrzymuje je 56 przewoźników powietrznych, 18 krajowych, 16 zagranicznych, 7 regionalnych i 15 towarowych. Wśród szesnastu przewoźników zagranicznych są m.in. polski LOT, Air Canada, Air France, Alitalia, British Airways, Iberia, JAT, KLM, El Al, Japan Airlines, Lufthansa, Swissair (o amerykańskich przewoźnikach powietrznych — napiszę oddzielnie).

Plany rozbudowy portu są dalekosiężne i aż podziw bierze, że w harmonijnej zgodzie z ochroną środowiska naturalnego, czego pilnują władze municypalne Chicago. Nie dziwią też ostre wymagania w sprawie ograniczenia hałasu samolotów. Plany rozwoju O'Hare opracowane do 1995 kosztem milionów dolarów, zakładają powiększenie terenu lotniska, budowę nowych dworców pasażerskich i towarowych, obiektów socjalnych dla służb ruchu lotniczego i pracowników. Wszystko po to, aby ten największy port lotniczy świata mógł w 1995 odprawić ponad 80 mln pasażerów oraz przyjąć i odprawić ponad 900 tys. samolotów komunikacyjnych.

Obserwując przez kilka godzin barwny tłum podróżnych przewijających się przez Chicago O'Hare, którym w porcie stworzono wszystkie możliwe udogodnienia współczesnej cywilizacji, zastanawiałem się, czy to wystarczy? Chyba nie, skoro władze stanowe, miejskie i lotnicze planują budowę trzeciego dla Chicago portu lotniczego. Pod uwagę bierze się cztery lokalizacje, koszt budowy ma wynieść około 4 miliardy dolarów.

JERZY R. KONIECZNY

Na zdjęciach: widok ogólny lotniska i sala odbioru bagażu (u góry). Szkic planu rozbudowy portu O'Hare w latach 1982—1995 (poniżej). Zdjęcia: Chicago O'Hare.



RUCH LOTNICZY W 4 NAJWIĘKSZYCH PORTACH USA W 1988

Port	Odprawiono pasażerów	% do 1987	W ruchu krajowym	% do 1987	W ruchu zagranicznym	% do 1987	Liczba operacji /starty i lądowania/	% do 1987	Cargo	% do 1987
O'Hare	58 860 349	2,29	54 615 324	2,36	4 245 025	1,35	803 453	1,33	1 033 561,90	5,70
Atlanta	45 900 098	3,67	44 197 674	3,84	1 702 424	0,89	778 779	2,28	400 128,00	9,95
Los Angeles	44 873 113	1,10	37 408 359	2,90	7 464 754	8,00	667 200	4,70	1 212 262,00	4,50
Dallas -Ft Worth	44 271 038	5,72	-	-	-	-	675 060	-	283 045,50	-

Stanisław Zientek (na zdjęciu w kabinie DG-600) w konkurencji cats creadle zajął czwarte miejsce w klasie 15-metrowej. Rozmawia z nim Franciszek Kępka.
Zdjęcie autora

KOCIE SKOKI

— Mamy nadzieję, że wczorajsza pogoda was usatysfakcjonowała; na dzisiaj przewidujemy jeszcze lepszą — tymi słowami dyrektor mistrzostw Gerhard Loidolt rozpoczął briefing przed szóstą konkurencją, czym wywołał zrozumiały aplauz zebranych. Ale wrzawa wkrótce przycichła, gdy rozdano wydruki zadań dnia, pomyślanych na miarę tej lepszej pogody. To były nie przelewki: standardy miały oblecieć trójkąt o obwodzie prawie 400 km, z wierzchołkami w rejonie miast Schlamming i Loeben, a klapówkom dano do pokonania 545,5 km w przelocie docelowo-powrotnym do Zell am See. Obie trasy były usytuowane na kierunku WWS, krajobrazowo więc biegły przepięknie, zwłaszcza ta dla klapówek, sięgająca aż poza wspaniały masyw Dachsteinu. Tyle tylko, że to piękno krajobrazu należało podziwiać w jak najszybszym tempie.

Jeszcze większe powody do skupienia nad mapą mieli piloci klasy otwartej. Im zadano konkurencję cats creadle, wymyśloną przez Amerykanów i na mistrzostwach świata rozegraną po raz pierwszy w Marfie, a polegającą na przeleceniu jak największej odległości pomiędzy różnymi punktami zwrotnymi w określonym rejonie. Tutaj ten rejon obejmował prawie całą południowo-zachodnią Austrię, aż po Kufstein i Lienz na zachodzie, Steyr na północy i niemal po Klagenfurt na południu. Było nad czym się głowić, tym bardziej że czas trwania konkurencji był ograniczony: 6 godzin od chwili rozpoczęcia przelotu. Kontrolera tych czasowych i odległościowych rygorów wiózł każdy zawodnik na pokładzie szybowca w postaci timecamery.

Pogoda była klarowna, wyżowa, średnie wznoszenie około 2 m/s miało sięgać drobnych cu na wysokości 2000 m, gdzie zalegała inwersja. Ale nad wysokimi górami bezchmurna termika mogła przebić inwersję, dochodząc nawet powyżej 3000 m. Na zawodniczej giełdzie rozważano, czy bezpośrednio przed startem organizatorzy nie skrócą zadanych tras. Podstawy do tych przypuszczeń dawał obraz satelitarny, ukazujący na monitorze ławice zachmurzenia sunące od zachodu. Również fakt, iż rozdane formularze zadań dnia przewidywały alternatywny wariant konkurencji, wskazywał, że decydenci mieli niejakie wątpliwości. Nic jednak nie zmieniono i chyba słusznie, skoro do mety w tym dniu nie doleciało tylko trzech pilotów z klasy standard i trzech z 15-metrowej.

W naszej ekipie początek przelotów nie budził zmartwień, był raczej optymistyczny. Centka z 50. kilometra trasy informował, że w rejonie Weisse Alpen jest chyba inna masa powietrza, bo na niebie sporo ładnych cumulusów. Trzeciak zaś mówił, że przy skałach nosi dobrze, ale trzeba uważać bo dość turbulentnie — rzuca szybowcem. Kępka w pewnym momencie wołał zachwycony, że 4 m/s wyniosły go do 1700 m. — Pierwszy taki komin w tych mistrzostwach — dodał z zadowoleniem. To budziło nadzieje, byliśmy dobrej myśli, zwłaszcza że opinia o szybowcach ASW-24 głosiła, iż są lepsze w mocnych warunkach termicznych niźli w „żebraczej" pogodzie. Więc kiedy około 16:40 żadnego z naszych zawodników nie było jeszcze słychać, a szef ekipy RFN mówił z dumą, iż jego zawodnicy wkrótce będą na mecie, nie chciało się wierzyć. To wkrótce trwało wprawdzie niemal pół godziny, lecz znacznie wcześniej — o 16:58 przyleciał pierwszy Francuz z klasy 15-metrowej, zaraz za nim drugi i potem następni z innych ekip, także z klasy standard.

Z naszych jako pierwszy dał radiowy głos Staszek Zientek z okolicy Schneebergu i on też jako pierwszy — o 17:15 doleciał do mety. Dziewięć minut po nim osiągnął ją Centka, a na standardowców czekaliśmy prawie do osiemnastej. Dokładnie o 17:54 przylecieli Kępka z Trzeciakiem. Byli przygnębieni, bo po trasie szło im nawet całkiem dobrze i w końcówce dopiero tak ich wyhamowało. Wpadli w silne duszenie na dużym obszarze i długo musieli odrabiać straconą wysokość. Zajęli w tym dniu miejsca 23. i 24., co spowodowało dalsze obsunięcie w klasyfikacji ogólnej: Kępki na 9, Trzeciaka na 13. pozycję. Zientek był 16. w swojej klasie i awansował w łącznej punktacji o dwa miejsca — na 26. Centka zaś zajął 19. miejsce, utrzymując 11. po sześciu dniach mistrzostw.

Jeżeli po piątej konkurencji o Francuzach zaczęło być głośno, to po szóstej zawrzało wręcz od podziwu, uznania i odrobiny zazdrości. Bo też to czego dokazali ci wspaniali piloci było niesłychane. Konkurenci w tym dniu nie istnieli dla nich, zdruzgotali ich doszczętnie. Jak bowiem nazwać inaczej generalne zwycięstwo, gdy sześciu zawodników tej samej ekipy zajmuje wszystkie czołowe miejsca we wszystkich klasach? — Didier Hauss jako pierwszy, Jacques Aboulin jako drugi, z 20-punktową różnicą, królowali w standardach. Gilbert Gerbaud i Gilles Navas, rozdzieleni zaledwie pięcioma punktami, zajęli pierwsze dwa miejsca w klasie 15-metrowej. A w otwartej Gerard Lherm i Jean Claude Lopitaux przelecieli „skakaniem kota" (cats creadle) tę samą odległość 713.8 km i obaj ex aequo dostali po 1000 punktów!

Szef ekipy francuskiej Jack Clairbaux, indagowany czym wytłumaczyć ten zaskakujący zryw jego pilotów po nieświetnych raczej wynikach w dniach kapryśnej pogody, dowcipkował, że wszyscy bardzo lubią majonez i on czasem ich zmusza do... szybkiego powrotu na lotnisko. Mówiono też, że surowy szef groził ponoć linczem wobec zawodników, którzy próbowali ściągnąć żony do Wiener Neustadt. A na poważnie to było wiadomo, iż w początkach mistrzostw zawodnicy francuscy poprzeziębiali się i zażywali antybiotyki. — Co zażywali to zażywali, leki czy majonez, ale skutkowało im świetnie aż do medalowego końca mistrzostw. Osobiście myślę, że zażywali przede wszystkim i to w dużych dawkach... latanie w Alpach i nie tylko francuskich. To im dawało ten kunszt szczególny, który mieli opanowany do brawurowej perfekcji. Zawodnikom polskim brakowało niechybnie takiego alpejskiego oblatania, ale czasem radzili sobie całkiem nieźle. Dał tego przykład Zientek w kolejnej konkurencji.

Wyż trzymał i warunki z dnia na dzień były jeżeli nie lepsze to w każdym razie nie gorsze. Nic przeto dziwnego, że organizatorzy wyznaczali coraz dłuższe trasy. W VII konkurencji standardy latały na trójkąt 508.5 km, otwarta na jeszcze większy — 565.7 km, a piętnastki miały tym razem „skakać" na odległość w tym samym obszarze cats creadle, co dnia poprzedniego długoskrzydłe. Prognoza wróżyła wznoszenia 3—4 m/s, z drobnymi cu nad terenem płaskim i z błękitną termiką nad górami. W centralnych Alpach mogła ona sięgać 3400 m. To co piloci znajdowali w powietrzu zaraz po starcie wydawało się potwierdzać trafność prognozy: łapali dwu- i trzymetrowe wznoszenia z pułapem na 1900, wkrótce na 2000 m. Wbrew prognozie wyglądało na razie niebo — kompletna blacha nad lotniskiem, a nad górami jaśniejące na błękicie cu o wysokich podstawach.

Nikt w tym dniu nie zwlekał zbytnio z odejściem. Piloci szli na trasy wkrótce po otwarciu startu lotnego, co było ogłaszane przez radio w 20 minut po wyholowaniu ostatniego szybowca każdej klasy. Centka z Zientkiem polecieli o 12:10, Trzeciak z Kępką o 12:41. Jedni i drudzy sygnalizowali, że trafiają się 4-metrowe wznoszenia. Lotnisko opustoszało i nie tylko w powietrzu lecz także na ziemi, gdyż konkurencja cats creadle wygania zawsze sporo załóg z wozami transportowymi w teren, żeby być możliwie blisko swoich zawodników, kiedy wylądują. Z naszej ekipy pojechali Andrzej Bartosiak z Piotrem Caputą oraz Henryk Muszczyński z Mariuszem Poźniakiem. Ci drudzy zabrali bazową radiostację wraz z masztem antenowym, żeby po przejechaniu około 200—250 km od lotniska, ulokować się gdzieś na wyniosłości i utrzymywać pomocną łączność radiową z całą czwórką zawodników.

Ponieważ wiatr o sile średnio 10 węzłów wiał z kierunku E i SE, więc taktyka, chyba nie tylko nasza, nakazywała uczestnikom cats creadle gnać mniej więcej z wiatrem i zaliczać (zdjęciami) punkty zwrotne południowej krawędzi obszaru lotów, a potem, na ile czas pozwoli, „skakać" na inne punkty, już z wiatrem bocznym lub przeciw niemu. Konkurencja ta jest tylko z pozoru przelotem odległościowym. Ograniczenie czasu lotów do sześciu godzin czyni z niej regularną prędkościówkę, bo kto szybciej ten dalej. Długo w tym dniu trzeba było czekać na zawodników na mecie, a jeszcze dłużej na wieści od tych, których metą były lądowania w terenie. Dopiero około piątej po południu megafony obwieściły zbliżanie się długoskrzydłych do lotniska i rzeczywiście o 17:16 śmignął nad metą pierwszy z nich, Nimbus-3 Amerykanina Ray'a Gimmey'a. Nie tylko przyleciał pierwszy, ale imponującą prędkością 130,2 km/godz. zapewnił sobie zwycięstwo w klasie otwartej.

Wspaniały był to widok, gdy z ponad gór, w niskim już nad nimi słońcu, spływały kolejne szybowce, ciągnące za sobą srebrzyste pióropusze teraz dopiero spuszczanej wody balastowej.

Około 17:30 pojawił się pierwszy „bezwodny" — Discus Włocha Ricarda Brigliadoriego. Był w tym dniu lepszy od swego utytułowanego ojca — Leonarda, który przyleciał 10 minut po nim. Ale jednak nie Ricardo zwyciężył w klasie standard. Szybszy okazał się Anglik Andrew Davis, też na Discusie, i przelotową 107.3 km/godz zajął pierwsze miejsce w tej klasie. A nasi? Polecieli bardzo ładnie, uzyskali nie przynoszące im ujmy prędkości 101.1 km/godz — Trzeciak i 100.3 — Kępka. Sklasyfikowały ich te wyniki jednak dopiero na 17. i 19. miejscach. To wskazuje wyraźnie jak ciasna jest teraz czołówka mistrzostw świata, jak trudno się do niej dostać.

Tym większą satysfakcję sprawił Stanisław Zientek. Uzyskał czwartą odległość dnia — 656.2 km, lądując niemal w samym krańcu wyznaczonego obszaru lotów, koło miasta Bruck w pobliżu Zell am See. To czwarte miejsce w VII konkurencji dało mu awans o kolejne dwa miejsca — na 21. pozycję w klasyfikacji bieżącej. Januszowi Centce powiodło się gorzej. Odległością 595,8 km zajął 20. miejsce i spadł na 13. w punktacji ogólnej. Dość długo lecieli razem, aż w rejon Dachsteinu, gdzie nad szczyt Grimmig (2351 m) doszli na różnej wysokości. Staszek był wyżej i — jak to się mówi — jeszcze go zabrało, a Janusz musiał się ratować szukaniem wznoszenia. Gdy odzyskał wysokość, Zientek był już jakieś 20 km dalej, więc Centka wybrał inny kierunek. Od swego ostatniego punktu zwrotnego przeleciał jeszcze około stu kilometrów i usiadł w pobliżu Trieben. Obaj wykorzystali czas lotu do maximum, lądując kilka minut przed upływem nakazanych godzin.

Również w tej klasie, jak w standardach, zwyciężył Anglik Justin Wilis na LS-6, przeleciawszy 688.4 km. Był to więc tym razem dzień brytyjski, a w naszej ekipie dzień Zientka. I to dość długi „dzień", bo wrócił ze swą załogą o drugiej nad ranem. c.d.n.

TADEUSZ REJNIAK

AEROKLUBY
nr 171

Z obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

GDZIE LEPIEJ...

Drugie w bieżącym roku plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odbyło się 23 czerwca w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie. Tym samym został spełniony postulat, aby obrady najwyższego, między zjazdami, organu władzy polskiego lotnictwa sportowego przenosić co pewien czas w teren.

Jak zwykle, najpierw debatowało Prezydium ZG, które wśród wielu spraw stojących na porządku dnia, określiło kierunki działania stowarzyszenia wobec zagrożeń wynikających z ograniczeń oraz omówiło zasady organizacji tegorocznego szkolenia w ramach LPW-1 i LPW-2. Zarówno obradom Prezydium, jak i Zarządu Głównego przewodniczył prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Jerzy Zych w towarzystwie wiceprezesów i sekretarza generalnego.

Dowodem znaczenia, jakie przykłada kierownicze gremium Aeroklubu PRL do spraw bezpieczeństwa lotniczego, było postawienie tego zagadnienia na początku obrad. I warto było usłyszeć od razu dobrą wiadomość z ust kierownika Wydziału Bezpieczeństwa Lotniczego płk. pil. mgr. Jana Kurczewskiego, iż pierwsze półrocze tego roku w reprezentowanej przez niego dziedzinie jest lepsze niż w ubiegłym roku i najlepsze (w sekcjach samolotowych i szybowcowych) w dotychczasowej historii APRL.

W sekcjach samolotowych zmniejszyła się liczba wypadków i obniżyły się straty materialne. Odnotowano jedynie drobne uszkodzenia sprzętu, spowodowane na przykład nakołowaniem na chorągiewki lub sprzęt przeciwpożarowy.

Również w szybownictwie zmniejszyła się liczba zdarzeń, nie doszło do żadnej katastrofy. Warto tu podać do wiadomości Czytelników wzmiankę o mistrzowskim wylądowaniu Bociana na dachu hali fabrycznej w Gliwicach, z którego załoga wyszła bez szwanku, a uszkodzenie szybowca nie przekroczyło 35 procent. Lądowanie to spowodowane było brakiem innych możliwości w terenie zabudowanym.

Nieco gorzej jest w spadochroniarstwie, gdzie nastąpił nieznaczny wzrost wypadków i zdarzeń oraz lekkich i ciężkich obrażeń ciała.

Osobnym problemem jest jednostkowy, co prawda, przypadek chuligaństwa powietrznego na Zlinie-42M, którego dopuścił się członek Aeroklubu Warszawskiego. Spotkała go za to bardzo surowa kara pozbawienia prawa wykonywania wszelkich czynności lotniczych w Aeroklubie PRL.

Fakt zauważalnej poprawy w zakresie bezpieczeństwa lotów nie powinien wpłynąć na osłabienie systematycznych działań profilaktycznych. Chodzi również o to, aby wyniki pierwszego półrocza bieżącego roku zostały poddane wnikliwej analizie w aeroklubach regionalnych i pobudziły przemyślaną i rozważną działalność. Generał Zych podkreślił, iż poprawa stanu bezpieczeństwa lotniczego wynika również z większego zaangażowania się w te sprawy zarządów aeroklubów. Oby trwałego.

Wystąpienia w tej części obrad zostały poszerzone o sprawy bezpieczeństwa na lotniskach. Była bowiem, na szczęście udaremniona, próba sabotażu, co jest alarmującym sygnałem do wzmożenia czujności, szczególnie podczas imprez, gdy na lotniska przybywają tysiące osób.

Nie zabrakło głosów o konieczności stosowania mądrej profilaktyki przeciwalkoholowej. Mówiono także o potrzebie dostrzegania wysiłku osób ofiarnie dbających o bezpieczeństwo lotnicze i dawanie im satysfakcji — zarówno materialnej, jak i moralnej, na przykład poprzez publikację ich sylwetek w prasie lotniczej.

Kolejnymi punktami porządku obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL było zatwierdzenie przez jego członków preliminarza budżetowego APRL na 1989 oraz ocena bilansu i podjęcie decyzji o podziale zysków wypracowanych przez załogę Lotniczych Zakładów Produkcyjno-Naprawczych w. Krośnie w 1988.

Niemal stałym tematem posiedzeń ZG jest ocena realizacji zadań stowarzyszenia w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży. W ubiegłym roku nastąpiło nasilenie działalności w tej dziedzinie, czego wyrazem jest wzrost aż o 54 procent różnych form pracy wychowawczej w stosunku do roku 1987. Zwiększyła się liczba prelekcji w szkołach, spotkań seniorów lotnictwa z młodzieżą, wycieczek młodych chłopców do jednostek wojskowych i młodzieży płci obojga do miejsc pamięci narodowej. Więcej było wieczornic, konkursów wiedzy i zawodów lotniczych.

Kierownictwo Aeroklubu PRL podjęło próbę wprowadzenia dwóch nowych dyscyplin lotniczych: para-ski, czyli narciarstwa spadochronowego i paralotniarstwa. Mimo iż przeszkolono podstawowo kilkanaście osób w tych dyscyplinach, brak środków pieniężnych stał się główną, choć nie jedyną przeszkodą w ich rozwijaniu.

W związku z przypadającymi rocznicami ważnych wydarzeń, w tym 50 rocznicy Wojny Obronnej Polski 1939 i 70-lecia Aeroklubu Polskiego, Zarząd Główny upoważnił prezesa do zatwierdzenia planu Komisji Wychowania i Propagandy dotyczącego obchodów jubileuszu siedemdziesięciolecia. Propozycję tę generał Zych uzupełnił dwoma postulatami: aby obchody te łączyć z jubileuszami aeroklubów regionalnych i aby uroczystości z tym związane nie kosztowały zbyt wiele.

Członkowie Zarządu Głównego z zadowoleniem przyjęli wiadomość, iż Medal Pelagii Majewskiej został zaakceptowany jednogłośnie przez Radę FAI i przedłożony do ostatecznego zatwierdzenia 82 Konferencji Generalnej, która odbędzie się we wrześniu tego roku w Warnie.

Końcowym punktem tej części obrad było zatwierdzenie nowego Regulaminu Komisji Specjalnościowych, które są społecznym organem doradczym Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Ostatnimi tematami posiedzenia ZG podczas sesji wyjazdowej do Leszna były, jak zazwyczaj, sprawy bieżące. Odrębną uchwałą poparto potrzebę włączenia się Aeroklubu PRL do ustanowienia Fundacji Rozwoju Sportów Techniczno-Obronnych. Zaakceptowano również sposób pozbywania się wyeksploatowanego lub bezużytecznego sprzętu, w tym latającego, poprzez jego sprzedaż instytucjom i zainteresowanym osobom. Jest to działanie ekonomicznie uzasadnione, bowiem w przeciwieństwie do kasacji — powoduje napływ gotówki do jakże niepełnej kiesy APRL.

Zarząd Główny zaakceptował również imienny wykaz osób proponowanych do odznaczeń, sporządzony na podstawie wniosków nadesłanych przez aeroklubu regionalne. W tym miejscu zdumienie wywołał fakt, iż kierownik Aeroklubu Gdańskiego, obchodzącego w tym roku 60-lecie swej bogatej działalności, nie raczył zgłosić kandydatur do wyróżnień honorowych Aeroklubu PRL. Tylko rzeczowości członków ZG należy zawdzięczać przychylne ustosunkowanie się do prośby prezesa A. Gdańskiego, aby aeroklubowi przyznać odpowiedni do rangi jubileuszu limit odznaczeń i naprawić w ten sposób niedopatrzenie niefrasobliwego kierownika.

Obrady zakończyły się doniosłym akcentem: członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL skierowali wyrazy szacunku oraz życzenia owocnej działalności dla Polski i lotnictwa sportowego pod adresem nowo wybranych posłów do Sejmu PRL — szefa wyszkolenia Aeroklubu Leszczyńskiego Adeli Dankowskiej i członka władz społecznych Aeroklubu Śląskiego Henryka Sienkiewicza.

W ostatnim słowie zamykającym posiedzenie generał Zych podziękował wicewojewodzie leszczyńskiemu, prezesowi miejscowego aeroklubu Edmundowi Jankowskiemu za miłe przyjęcie członków Zarządu Głównego w Lesznie.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

...GDZIE GORZEJ

XXI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (Wiener Neustadt 1989)

KLASA 15-METROWA

Miejsce	Zawodnik /Państwo/	Szybowiec	Punkty
1	Jean Claude Lopiteaux /Francja/	ASW-22B	9 148
2	Ingo Renner /Australia/	Nimbus-3	9 123
3	Reinhard Schramme /RFN/	Nimbus-3D	8 795
4	Gerard Lherm /Francja/	ASW-22B	8 719
5	Ray Lynskey /Nowa Zelandia/	ASH-25	8 499
6	Walter Eisele /RFN/	ASH-25	8 423
7	Mike Giles /Australia/	Nimbus-3	8 323
8	Eberhard Laur /RFN/	Nimbus-3T	8 229
9	Ray Gimmey /USA/	Nimbus-3	7 825
10	Laurens Goudrian /IE/	ASH-25E	7 773
11	Peter Masak /Kanada/	Nimbus-3	7 756
12	Gerit Kurstjens /Holandia/	Nimbus-3	7 737
13	Roberto Monti /Włochy/	ASH-25	7 660
14	Ronald Tabery /USA/	Nimbus-3	7 528
15	Hans Binder /Szwajcaria/	Nimbus-3T	7 517
16	John Buchanan /Australia/	ASH-25E	7 360
17	Herbert Lackner /Austria/	Nimbus-3	7 303
18	Ralph Jones /Wielka Brytania/	Nimbus-3	6 990
19	Robin May /Wielka Brytania/	ASH-25	6 902
20	Marco Gawazzi /Włochy/	ASH-25	6 681
21	Paul Bourgard /Belgia/	Nimbus-3	6 670
22	Jarmo Forsten /Finlandia/	Nimbus-3	6 337
23	Karl Brauer /Austria/	Nimbus-3	6 272
24	David Innes /Guernsey/	Nimbus-3T	6 244
25	Federico Blatter /Szwajcaria/	ASH-25	5 283

Rozegrano 10 konkurencji: I - trójkąt 276,1 km; II - docel-powrót 342,4 km; III - trójkąt 208 km; IV - docel-powrót 242,3 km; V - trójkąt - 327,3 km; VI - odległość w obszarze zamkniętym ; VII - trójkąt 565,7 km; VIII - trójkąt 497 km; IX - docel-powrót 344,5 km; X - trójkąt 394,7 km.

KLASA OTWARTA

Miejsce	Zawodnik /Państwo/	Szybowiec	Punkty
1	Bruno Gantenbrink /RFN/	Ventus-C	9 041
2	Justin Wills /Wielka Brytania/	LS-6	8 761
3	Christopher Garton /Wielka Brytania/	LS-6	8 570
4	Reinhard Haggenmüller /Austria/	LS-6	8 533
5	Hermann Hajek /RFN/	ASW-20C	8 357
6	Gilbert Gerbaud /Francja/	LS-6	8 349
7	Simo Kuusisto /Finlandia/	Ventus-C	8 158
8	Werner Baumann /Szwajcaria/	LS-6	8 082
9	Pavol Cerny /CSRS/	Ventus-B	7 949
10	Stefano Ghiorzo /Włochy/	LS-6	7 915
11	Douglas Jacobs /USA/	LS-6	7 819
12	Janusz Centka /Polska/	DG-600	7 789
13	Giorgio Galetto /Włochy/	LS-6	7 708
14	W. Birger Bulukin /Holandia/	LS-6	7 659
15	Hubert Just /Austria/	ASW-20	7 612
16	Gilles Navas /Francja/	LS-6	7 574
17	Karl Striedeck /USA/	ASW-20	7 416
18	Bela Guraly /Węgry/	LS-6	7 027
19	Mario Reynoso /Argentyna/	LS-6	6 966
20	Jiři Stepanek /CSRS/	Ventus-B	6 948
21	Graham Anderson /IE/	Ventus	6 916
22	Brian Spreckley /Wielka Brytania/	LS-6	6 734
23	Heribert Pölzl /Kanada/	LS-6	6 506
24	Stanisław Zientek /Polska/	DG-600	6 502
25	Patrick Driessen /Nowa Zelandia/	ASW-20	6 286
26	Torbjörn Hägnander /Szwecja/	LS-6	6 276
27	Michel Bluekens /Belgia/	ASW-20	6 265
28	Bruce Brockhoff /Australia/	LS-6	6 207
29	Walter Spychiger /Szwajcaria/	DG-600	6 037
30	Antanas Rukas /ZSRR/	LS-600	5 928
31	Erik Dossing /Dania/	LS-6	5 727
32	Sandor Papp /Węgry/	DG-600	5 519
33	Arild Solbakken /Norwegia/	LS-6	5 349
34	Kristian Hansen /Dania/	Ventus-C	5 236
35	Aleksandr Silwanowicz /ZSRR/	LS-6	5 155
36	Marjan Medic /Jugosławia/	DG-600	4 953
37	Mikko Asikainen /Finlandia/	ASW-20	4 893
38	Rolf Hossinger /Argentyna/	Ventus	4 849
39	Rodolfo Panteado /Brazylia/	ASW-20C	3 955
40	Rainer Lainio /Szwecja/	DG-600	2 709

Rozegrano 10 konkurencji: I - trójkąt 205,9 km; II - trójkąt 325,3 km; III - docel-powrót 196,9 km; IV - docel-powrót 233 km; V - trójkąt 305,5 km; VI - docel-powrót 515,5 km; VII - odległość w obszarze zamkniętym; VIII - trójkąt 464,6 km; IX - trójkąt 563,1 km; X - trójkąt 323,3 km.

WOJENNE LOSY JANINY LEWANDOWSKIEJ

Po 17 września 1939 do niewoli radzieckiej dostało się około 10 do 15 tysięcy polskich oficerów, w tym kilkuset lotników. W grupie tej na liście internowanych w obozie w Kozielsku znajduje się nazwisko jedynej kobiety oficera Janiny Lewandowskiej, która prawdopodobnie zginęła w Katyniu.

Janina urodziła się 22 kwietnia 1908 w Charkowie, była córką gen. broni Józefa Dowbora-Muśnickiego (organizatora i dowódcy I Korpusu Polskiego na Wschodzie w latach 1917/1918, a następnie w 1919 głównodowodzącego Armią Wielkopolską w Poznańskiem) oraz Agnieszki Korsońskiej z Müllerów. Janina była dziewczyną wysokiego wzrostu o kasztanowych włosach, przy tym niezwykle samodzielną i z charakterem. Wychowywana była bez matki, którą straciła w wieku 12 lat. Po ukończeniu Gimnazjum im. Generałowej Zamoyskiej w Poznaniu wstąpiła do miejscowego Konserwatorium Muzycznego w klasie fortepianu u profesor Jadwigi Wierzbickiej. Jednocześnie, w tym konserwatorium, pobierała lekcje śpiewu u profesor Marii Trąmpczyńskiej. Miała dwie pasje: muzykę i śpiew oraz sport lotniczy. Podjęta przez nią próba kariery artystycznej jednak się nie powiodła. Ostatecznie porzuciła estradę i podejmując pracę na Poczcie Głównej w Poznaniu poświęciła się całkowicie drugiej pasji — lotnictwu.

Będąc uczennicą gimnazjum zainteresowała się sportem szybowcowym. Uczęszczała na pokazy lotnicze. Jako członkini Aeroklubu Poznańskiego została pilotem szybowcowym oraz skoczkiem spadochronowym. Z kolei ukończyła szkolenie samolotowe w Poznaniu.

Około 1937 jako pilot samolotowy skierowana została na kurs radiotelegraficzny do Lwowa, gdzie odbyła przeszkolenie na aparatach drukujących, tzw. Juza, będących wówczas na wyposażeniu wojska. Prawdopodobnie wówczas uzyskała stopień podporucznika rezerwy. Związek małżeński zawarła na kilka miesięcy przed wybuchem wojny, wychodząc za instr. pil. Mieczysława Lewandowskiego, zamieszkałego w Tęgoborzu w Nowosądeckiem. Ślub cywilny odbył się 10 czerwca 1939 w Poznaniu, natomiast kościelny w lipcu w Tęgoborzu. Po tej uroczystości Janina powróciła do Poznania „by zlikwidować swoje sprawy. Do połączenia się małżonków nigdy już jednak nie doszło.

W sierpniu ogłoszono mobilizację i Janinę jako pilota i jużystkę powołano do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu (Ławica). W nocy z 1 na 2 września pozostały personel Bazy Lotniczej nr 3 oraz sprzęt załadowano do pociągu na stacji kolejowej w Swarzędzu i odprawiono na wschód. Transportem, w którym znajdowała się także ppor. pil. Janina Lewandowska, dowodził oficer ewidencyjny 3 Pułku Lotniczego — kpt. pil. Józef Sidor. 8 września pociąg dojechał do Lublina, gdzie opuściła go kompania żołnierzy. Reszta po wielu perypetiach dotarła do stacji kolejowej w Kopczyńcach koło Tarnopola. Tam nastąpił wyładunek i marsz na południe. 22 września oddział polski otoczony został przez radzieckie czołgi i wzięty do niewoli. Według zeznań świadka tych wydarzeń — Tadeusza Łagody — na rozkaz radzieckiego dowódcy znajdujący się w oddziale oficerowie, a więc kpt. pil. Józef Sidor i ppor. pil. Janina Lewandowska zostali od reszty oddzieleni i umieszczeni w polskim, skonfiskowanym samochodzie sanitarnym, ale już z radzieckim kierowcą. Później samochód odjechał w nieznanym kierunku. Dzisiaj już wiemy, że przewiezieni oni zostali do obozu polskich oficerów w Kozielsku, około 250 km na południowy wschód od Smoleńska.

Pierwsze informacje o pobycie oficera-kobiety w obozie w Kozielsku pochodzą od osób, które ocalały. Opublikowano je w wielokrotnie wznawianej pracy: „Zbrodnia katyńska w świetle dokumentów" („Gryf", Londyn 1980, wyd. VIII), gdzie m.in. czytamy:

„...Zgodnie z raportami osób, które przeżyły, w obozie w Kozielsku przebywała kobieta — więźniarka. Pogłoski chodziły, że nie było to jej prawdziwe nazwisko i że nosiła ona nazwisko wybitnego polskiego generała, szczególnie znienawidzonego przez bolszewików...".

Dysponujemy także zeznaniami przebywającego w obozie w Kozielsku i ocalałego oficera — kpt. dr. med. Wacława Mucho — który na ten temat napisał:

„...W Kozielsku zetknąłem się z p. Lewandowską. Tak się złożyło, że przychodziła dość często do domu nr 17, gdzie i ja kwaterowałem na pryczy I piętra, by widzieć się z dwoma swymi znajomymi m.in. ppor. lek. dr. Kulikowskim Michałem, lekarzem pułku lotniczego z Wileńskiego, młodym człowiekiem około lat 28—29. Przychodziła do naszego bloku, gdyż po pierwsze znała powyższych dwu ludzi, a z drugiej strony czuła się tutaj bezpieczna, gdyż mieszkańcy stanowili „swoją wiarę". Chodziły słuchy, że jest ona krewną czy córką generała NN i że pochodzi z Poznania. Ubrana była w polski mundur lotniczy męski, lecz moim zdaniem był wypożyczony, gdyż nie był dopasowany do jej figury. Wzrost jej raczej wysoki, jak na kobietę, szatynka, włosy ucięte...".

Wszelkie wątpliwości co do tego, kim była tajemnicza kobieta-oficer w obozie w Kozielsku, rozwiał bliski przyjaciel rodziny Dowbor-Muśnickich, były wojewoda poznański Rafał Adolf Bniński. Informacje te zdążył przekazać, jeszcze przed swoim aresztowaniem, Aleksandrze Zofii Ostromęckiej, bratanicy gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego, która zeznała:

„...W styczniu 1941 r. p. Rafał Bniński z m. Samostrzele w Wielkopolsce, który wydostał się był z niewoli sowieckiej na teren ziem przyłączonych do Reichu i następnie przekradł się do Warszawy, dobry znajomy rodziny Dowbór-Muśnickich doniósł mi w Warszawie, że p. Janina z Dowbór-Muśnickich znajduje się w niewoli sowieckiej w Kozielsku. Dostała się tam ona, gdyż po wybuchu wojny 1 września 1939 r. brała w niej czynny udział i pełniąc służbę, w czasie przelotu nad wschodnimi ziemiami, została zestrzelona przez Czerwoną Armię, po czym dostała się do sowieckiej niewoli i jako porucznik lotnictwa WP została wywieziona na wschód...".

Rafał A. Bniński aresztowany został przez gestapo w lipcu 1941 i wywieziony w głąb Niemiec. Rozstrzelano go prawdopodobnie w lipcu roku następnego. Aleksandra Z. Ostromęcka po wojnie osiedliła się w Argentynie.

Janina Lewandowska z Dowbor-Muśnickich (1908—1940). Ławica, 1936

Rafał Bniński mylił się jednak co do sposobu w jaki Janina Lewandowska dostała się do niewoli radzieckiej. Nie została bowiem zestrzelona (którą to wersję podałem także w mojej biografii o gen. J. Dowbor-Muśnickim), ale zagarnięto ją z rzutem naziemnym Bazy lotniczej nr 3.

Nie ulega wątpliwości, co potwierdzają świadkowie, że Janina Lewandowska przebywała w Kozielsku. Nazwisko jej, podobnie jak kpt. pil. Józefa Sidora, figuruje na tzw. londyńskiej „Liście katyńskiej" opracowanej w 1949 przez mjr. Adama Moszyńskiego. Natomiast na niemieckiej liście katyńskiej z 1943 wśród zidentyfikowanych zwłok nie ma ani Janiny Lewandowskiej, ani Józefa Sidora. Na tejże liście pod poz. 2615 figuruje nazwisko Michała Kulikowskiego, przy którego zwłokach znaleziono zdjęcia i różne zaświadczenia.

Według zeznania ocalałego Wacława Mucho, Janina bezskutecznie starała się dostać do transportu, którym odjeżdżali w nieznane jej przyjaciele, w tym Michał Kulikowski. Sama odjechała transportem w kilka dni później. Dzisiaj już wiemy, że docelowym miejscem tych transportów była bocznica stacji kolejowej w Gniezdowie pod Smoleńskiem, a następnie lasek katyński i strzał w tył głowy. Zwłoki Michała Kulikowskiego zostały zidentyfikowane. Natomiast nie było ciała Janiny wśród rozpoznanych. Być może, pragnąc ukryć swoje rodowe nazwisko, wcześniej zniszczyła posiadane zdjęcia, dokumenty i pamiątki osobiste? Jest także możliwe, że jeżeli nie zginęła w lesie katyńskim, na co wskazuje brak zwłok, to mogło to nastąpić jeszcze w Kozielsku, lub innym nieznanym miejscu? Jest to nadal czekający na wyjaśnienie znak zapytania.

Wojny nie przeżyła także młodsza siostra Janiny — Agnieszka. Aresztowana na początku kwietnia 1940 przez gestapo w Warszawie, osadzona została na Pawiaku. Rozstrzelano ją 21 czerwca 1940 w grupie więźniów w lasach palmirskich. Jeśli wziąć pod uwagę daty (kwiecień–czerwiec 1940) i nazwy: Katyń i Palmiry, to jak napisał jeden z historyków poznańskich, losy sióstr Dowbor-Muśnickich stają się dramatycznym symbolem polskiego losu narodowego.

PIOTR BAUER

Od redakcji: W następnym odcinku Lotnicy w Katyniu opublikujemy dalsze relacje z odkrycia w Lublinie oraz korespondencje.

LOTNICZE WSPARCIE POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

W 45. rocznicę powstania warszawskiego publikujemy opracowanie prezentujące wysiłek lotnictwa sprzymierzonych spieszącego z pomocą walczącej stolicy Polski. Gdyby nie sprzeciw J. Stalina samoloty lotnictwa sprzymierzonych mogłyby lądować na lotniskach polskich wyzwolonych przez wojska radzieckie. Wówczas straty, jakie poniosło lotnictwo sprzymierzonych w czasie powstania warszawskiego, a szczególnie polska eskadra 1586, byłyby mniejsze. (Red.)

WIELKA BRYTANIA

4 sierpnia — 21 września 1944

31 Dywizjon Bombowy SAAF z 2 Skrzydła Bombowego SAAF z 205 Grupy Bombowej RAF — samoloty Liberator — baza Celone 2 900 km — dowódca?

34 Dywizjon Bombowy SAAF z 2 Skrzydła Bombowego SAAF z 205 Grupy Bombowej RAF — samoloty Liberator — baza Celone 2 900 km — dowódca?

148 Dywizjon Zadań Specjalnych RAF z 334 Skrzydła Zadań Specjalnych RAF ze Zgrupowania Bałkany RAF — samoloty Halifax i Liberator — baza Campo Cassale 2 900 km — dowódca W/CD. Pitt.

178 Dywizjon Bombowy RAF z 2 Skrzydła Bombowego SAAF z 205 Grupy Bombowej RAF — samoloty Liberator — baza Amendola 2 900 km — dowódca W/CD. Smythe.

1586 Samodzielna Eskadra Zadań Specjalnych im. Obrońców Warszawy RAF z 334 Skrzydła Zadań Specjalnych RAF ze Zgrupowania Bałkany RAF — samoloty Halifax i Liberator — baza Campo Cassale 2900 km — dowódca S/L E. Arciuszkiewicz.

PRZEBIEG WYDARZEŃ

3 sierpnia. Wczesnym rankiem gen. John Slessor — dowódca Śródziemnomorskich Alianckich Sił Powietrznych (MAAF/sztab Bari, płd. Włochy), otrzymał z Londynu alarmującą wiadomość (znał ją od paru dni), że w Warszawie wybuchło powstanie, że rząd RP powiadomił o tym W. Churchilla i domaga się natychmiastowej pomocy w formie zrzutów, że rząd brytyjski uznał sprawę za ważną i pilną.

4 sierpnia. Prognozy meteorologiczne napawały optymizmem co do warunków lotu do Polski, więc Oddział VI NW PSZ zażądał od eskadry 1586 zbadania sytuacji w Warszawie. O 14:30, nadszedł z dowództwa MAAF rozkaz zabraniający wysyłania samolotów do Warszawy. S/L Arciuszkiewicz odbył naradę ze swoim personelem, ustalając że nad stolicę polecą załogi ochotnicze, reszta zaś załóg dokona zrzutów w płd. regionach Polski. Taką też wersję zaproponował J. Slessorowi, uzyskując aprobatę. Nocą do Polski wystartowało z Campo Cassale: 7 załóg eskadry 1586 i 7 załóg 148 dywizjonu, lecz zadanie wykonało 5 załóg polskich i 1 załoga brytyjska, zrzucając: 60 zasobników + 57 paczek (z tego do Warszawy: start — 7 załóg eskadry 1586 i 4 załogi 148 dywizjonu, wykonanie — tylko 3 załogi polskie, na placówki odbiorcze Plac Krasińskich, Ogród Saski, Cm. Wolski; poza tym 2 załogi polskie zrzuciły ładunek poza stolicę, na placówki zapasowe. Wyprawę tę 148 dywizjon okupił stratą 5 załóg, ostatnia rozbiła się i spłonęła w Halifaxie, podczas lądowania w Campo Cassale). To pierwsze, tak bolesne doświadczenie sprawiło, że J. Slessor zabronił dalszych lotów do Polski, uważając że ponoszone ryzyko nie stoi w żadnej proporcji do osiąganych rezultatów i że kontynuacja tej działalności spowoduje utratę wszystkich załóg wraz z samolotami.

5 sierpnia. Pogoda nie sprzyjała wykonywaniu lotów operacyjnych.

6 sierpnia. Nocą eskadra 1586 wysłała 3 załogi na operację do płn. Włoch, lecz zadanie wykonała tylko 1 załoga, ponieważ 2 załogi zawróciły z trasy, po napotkaniu na silną OPL i nocne myśliwce.

7 sierpnia. Nocą eskadra 1586 nie operowała, z powodu złych warunków atmosferycznych.

8 sierpnia. Sprzeciw J. Slessora przeciwko dalszym lotom do Polski, po druzgocącej wyprawie 4 bm., wywołał żywą reakcję Polaków. Dla nich walka o Warszawę nie była zwyczajną bitwą, lecz narodowym obowiązkiem, toteż uważali, że stolica musi otrzymać pomoc, choćby cena jej była zbyt wygórowana. Podwoiły się naciski na odwołanie embarga. Lotnicy eskadry 1586 choć sami najlepiej wiedzieli czym grożą loty do Warszawy i jaka może być ich wydajność, zgłosili pełną gotowość do dalszych wypraw. Pod bardzo silną presją ze strony polskiej dowódca MAAF odwiesił swój zakaz z 5 bm. Nocą nad Warszawę poleciały 3 załogi eskadry 1586, wykonując zadanie i zrzucając 30 zasobników + 27 paczek.

9 sierpnia. Nocą nad Warszawę wystartowały z Campo Cassale 4 załogi eskadry 1586, lecz nie dotarły do miasta. Na placówkę w obrębie Puszczy Kampinoskiej zrzucono 39 zasobników + 48 paczek.

10 sierpnia. Pogoda nielotna.

11 sierpnia. Pogoda nielotna.

12 sierpnia. Naciski strony polskiej i zakończenie się pełni księżyca, wpłynęły korzystnie na decyzję J. Slessora, który zgodził się na ponowne włączenie do lotów nad Polskę załóg brytyjskich. Nocą wystartowało z Campo Cassale nad Warszawę: 5 załóg eskadry 1586 i 6 załóg 148 dywizjonu, lecz zadanie wykonały 3 załogi polskie i 4 brytyjskie, zrzucając 66 zasobników + 66 paczek.

13 sierpnia. Trzy noce operacyjne do Warszawy bez strat (8, 9, 12 sierpnia) zaważyły na dalszych decyzjach. 13 sierpnia J. Slessor wycofał z Operacji Dragoon (aliancki desant powietrzno-morski na płd. Francji w dniu 15 sierpnia, o pierwotnym kryptonimie Anvil), związek taktyczny wchodzący w skład 205 Grupy Bombowej RAF i skierował go do służby specjalnej. Było to 2 Skrzydło Bombowe SAAF, składające się z trzech dyonów: 31 SAAF, 34 SAAF i 178 RAF. Ten ostatni, choć angielski, skupiał również pewną liczbę lotników z Afryki Płd. Owe 2 Skrzydło miało wesprzeć 334 Skrzydło w zadaniach zrzutowych nad Polską. Niezwłocznie skierowano je do lotów operacyjnych, co było błędem, ponieważ załogi bombowe bez dodatkowego przeszkolenia, nie nadawały się do zadań specjalnych, ponosząc niewspółmiernie większe straty od załóg 334 Skrzydła. 13 sierpnia nocą z lotnisk płd. Włoch (Amendola, Campo Cassale i Celone), poleciało nad Warszawę 30 samolotów 4-silnikowych. Eskadra 1586 (wystawiła 6 załóg), z których 3 wykonały zadanie (2 załogi dokonały zrzutu na Warszawę, 1 załoga zrzuciła zaopatrzenie poza stolicą, na placówkę rezerwową), zaś strona brytyjska (dywizjony 31, 148, 178) 24 załogi, z których 9 wykonało zadanie (7 załóg dokonało zrzutu na Warszawę, 2 — zrzuciły zaopatrzenie poza stolicą, na placówkę rezerwową); łącznie zrzucono 144 zasobniki + 72 paczki. Strona brytyjska straciła w tej wyprawie 2 załogi.

14 sierpnia. Nocą z lotnisk włoskich wystartowało nad Warszawę 26 samolotów, z których 13 wykonało zadanie, zrzucając 122 zasobniki + 65 paczek. Wysiłek ten okupiono stratą 8 załóg poległych i 1 ciężko rannej (którą umieszczono w szpitalu). Eskadra 1586 wystawiła 5 załóg, zadanie wykonały 2 załogi, natomiast RAF (dywizjony 31, 148, 178) 21 załóg (zadanie wykonało 11 załóg). Kilku uczestników tej wyprawy zdobyło w trybie przyspieszonym Order Virtuti Militari: IV kl. — kpt. Z. Szostak, V kl. — kpt. S. Daniel, por. W. Schoeffer, sierż. J. Witek, plut. J. Luck i plut. W. Rutkowski.

15 sierpnia. Nocą, nad Warszawę poleciało z lotnisk włoskich: 5 załóg eskadry 1586 i 4 załogi brytyjskie (m.in. ze 178 dywizjonu), lecz zadanie wykonały 3 załogi polskie i 2 brytyjskie, zrzucając: 60 zasobników + 30 paczek. Materiał ten został przypuszczalnie zrzucony na placówki AK w Puszczy Kampinoskiej.

16 sierpnia. Nocą z lotnisk włoskich wystartowało nad Warszawę 18 samolotów, z których 7 wykonało zadanie, zrzucając 63 zasobniki + 35 paczek. Strona polska (eskadra 1586 wysłała 5 załóg, z których 2 wykonały zadanie, natomiast strona brytyjska (dywizjony 31, 148, 178) 13 załóg, z których 5 wykonało zadanie. Warszawa była przysłonięta dymem, lotnicy nie mogli rozpoznać rejonu zrzutów, więc spośród 2 Liberatorów i 3 Halifaxów eskadry 1586 na placówki w pobliżu Warszawy przepisowego zrzutu dokonały 2 samoloty.

17 sierpnia. 2 Skrzydło SAAF zawiesiło loty do Polski na okres trzech tygodni, bowiem w ciągu tylko trzech nocy utraciło 11 załóg (31 dywizjon — 6, 178 dywizjon — 5). Nocą 17 sierpnia nad Warszawę poleciały tylko 4 załogi eskadry 1586, lecz tylko jedna załoga Halifaxa wykonała zadanie zrzucając na placówkę w Lesie Kabackim 9 zasobników i 12 paczek. Drugi Halifax i Liberator nie wypatrzyły sygnału placówki (zła widoczność). Trzeci Halifax zawrócił z trasy na skutek defektu silnika.

18 sierpnia. Nocą z lotniska Campo Cassale wystartowały nad Warszawę 2 załogi eskadry 1586 i 5 załóg 148 dywizjonu, lecz żadna nie wykonała zadania. Natomiast polski Halifax zrzucił 9 zasobników + 12 paczek na placówkę odbiorczą z dala od stolicy.

19 sierpnia. Nie latano do Polski.

20 sierpnia. Nocą nad Warszawę poleciały tylko 4 załogi eskadry 1586, z których 3 wykonały zadanie, zrzucając 30 zasobników + 24 paczki. Kilku uczestników tego lotu odznaczono Orderem Virtuti Militari V kl. — ppor. S. Franczak, sierż. F. Obuch, plut. M. Baran, kpr. A. Imielski i kpr. E. Stasiak, natomiast Krzyż Walecznych po raz czwarty przyznano plut. E. Marchlewskiemu, po raz trzeci por. E. Helwingowi i plut. J. Cholewie.

21 sierpnia. Nocą nad Warszawę poleciały tylko 4 załogi eskadry 1586, z których 3 wykonały zadanie zrzucając 18 zasobników + 36 paczek.

22 sierpnia. Nocą nad Warszawę wystartowały 2 załogi eskadry 1586, lecz tylko 1 załoga wykonała zadanie zrzucając 9 zasobników + 12 paczek.

23 sierpnia. Nocą nad Warszawę poleciały 3 załogi, z których 2 załogi wykonały zadanie, zrzucając 16 zasobników + 24 paczki.

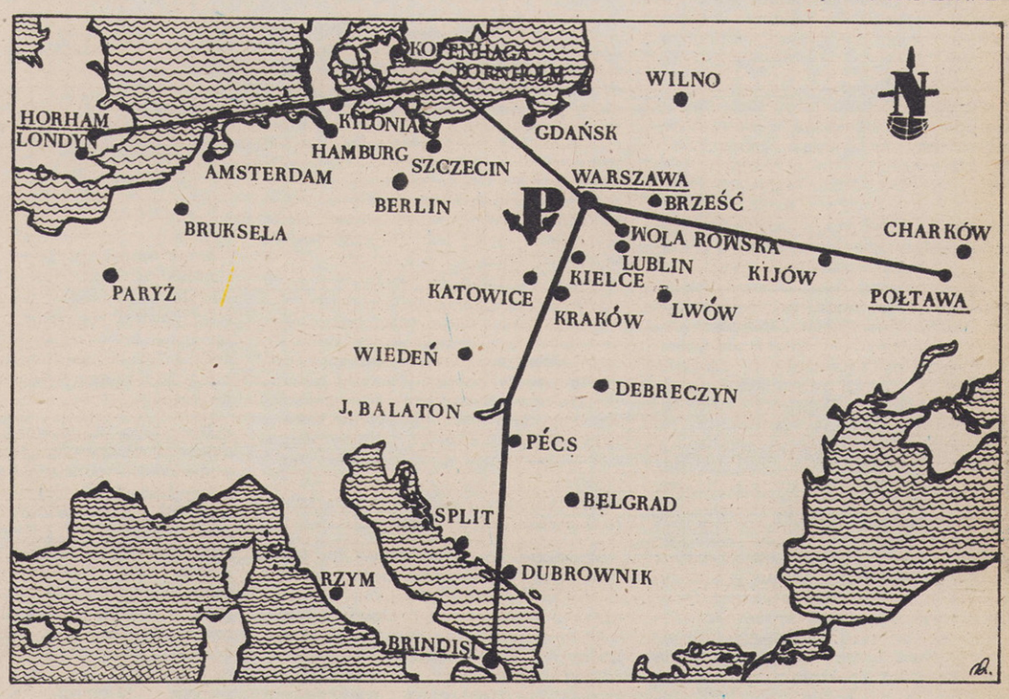
24 sierpnia. Nocą nad Warszawę wystartowało 6 załóg eskadry 1586 i wszystkie wykonały zadanie, zrzucając 63 zasobniki + 33 paczki.

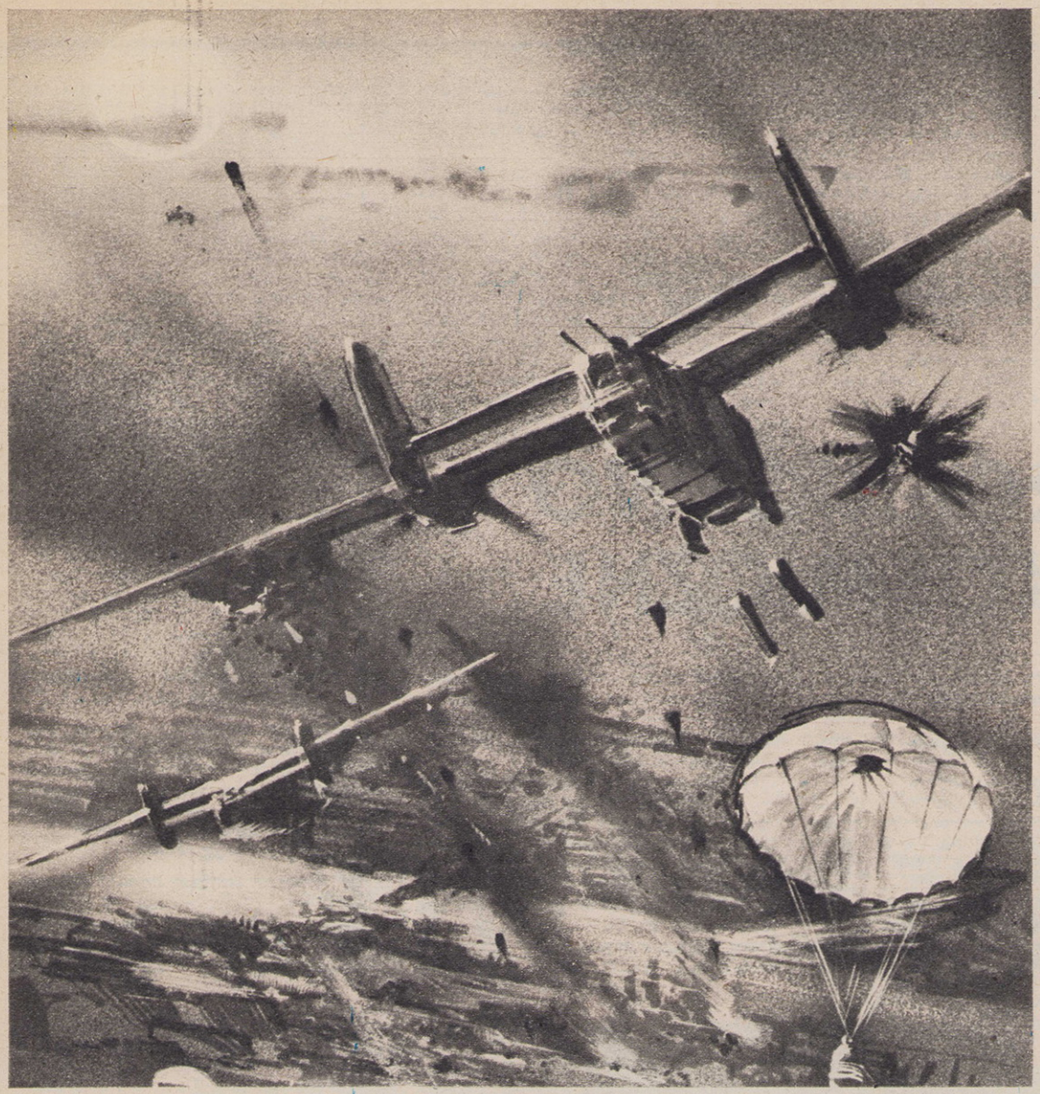
25 sierpnia. Nocą nad Warszawę poleciało 7 załóg eskadry 1586, w tym 1 załoga na placówkę poza stolicą; zadanie wykonały 4 załogi; zrzucono 33 zasobniki + 48 paczek.

26 sierpnia. Nocą nad Warszawę wystartowało z baz włoskich 5 załóg eskadry 1586, lecz żadna nie wykonała zadania (dwie załogi zestrzelono nad Węgrami).

27 sierpnia. Nocą nad Warszawę poleciały 4 załogi eskadry 1586, lecz zadanie wykonała tylko 1 załoga, zrzucając 12 zasobników + 8 paczek. Było to koszmar-

Trasy lotów do Warszawy 04.08—22.09.1944 ● Brindisi — jezioro Balaton — Kraków — Warszawa i powrót (2 900 km.) ● Horham — wyspa Bornholm — Warszawa — Połtawa (2 500 km) ● Wola Rowska — Warszawa i powrót (120 km).
Rys. W. Czerniszewski





Rys. G. Niewczas

na noc. Jedna z załóg, szykując się na wyprawę, spakowała cały swój dobytek do walizek, zostawiając je z kluczami w zamkach i listami do rodziny, nie wierząc, że uda się jej powrócić znad Warszawy. Jedna z załóg na samolocie ciężko postrzelanym nad celem, na dwóch pracujących silnikach, z rannym bombardierem na pokładzie, cudem prawie dociągnęła do bazy i rozbiła samolot na pasie startowym Campo Cassale, sama uchodząc z życiem. Za swój wyczyn otrzymała w trybie natychmiastowym Order Virtuti Militari V kl.: kpt. J. Mioduchowski, por. J. Bednarski, ppor. S. Kleybor, ppor. Z. Nowicki, sierż. E. Szczerba, plut. H. Jastrzębski, kpr. T. Ruman.

28 sierpnia. Nie latano do Polski.

1 września. Nocą eskadra 1586 wystawiła do lotu nad Warszawę 7 załóg, z których 2 dokonały zrzutu w rejonie stolicy, a 2 załogi zrzuciły ładunek na placówki zastępcze poza miastem. Zrzucono 42 zasobniki + 48 paczek. W locie tym, po raz pierwszy użyto zasobników z opóźnionym otwarciem spadochronów. Dokonały tego dwa Liberatory, zrzucając zasobniki z 3 000 m, których spadochrony rozwinęły się ok. 100 m nad ziemią. Wyprawę tę jednak eskadra 1586 opłaciła stratą aż 4 załóg (po dwie nad Węgrami i Jugosławią). J. Slessor po raz kolejny zawiesił loty do Polski.

2 września. Zakaz lotów do Polski, w związku z nastaniem nocy księżycowych.

10 września. Nocą z baz włoskich (Amendola, Campo Cassale, Celone), wyruszyło nad Warszawę 20 samolotów, z których 9 wykonało zadanie; zrzucano 96 zasobników + 2 paczki. Stracono 5 samolotów. Eskadra 1586 wystawiła 5 załóg, lecz tylko 1 wykonała zadanie. Strona brytyjska wystawiła 15 załóg (dywizjony 31 — 4, 34 — 3, 148 — 4, 178 — 4), z których 8 załóg wykonało zadanie.

11—12 września. Nie latano do Polski.

13 września. Nocą nad Warszawę poleciały tylko 2 załogi eskadry 1586, z których tylko 1 załoga wykonała zadanie, zrzucając: 12 zasobników + 4 paczki (pilot W/O Cholewa). Drugą załogę polską zestrzelono nad Węgrami.

14 września. Nie latano do Polski.

15 września. W odniesieniu do eskadry 1586 nazywanej 301 Dywizjonem Ziemi Pomorskiej wydany został przez Naczelnego Wodza gen. broni K. Sosnkowskiego rozkaz nr 20, w którym m.in. postanowiono, że 301 dywizjon będzie nosił imię Obrońców Warszawy, dodane do jego nazwy obecnej.

18 września. Nocą z lotnisk włoskich wystartowało 11 samolotów (1 polski i 10 brytyjskich), w tym 5 nad Warszawę (same brytyjskie); zadanie wykonały tylko 2 samoloty (polski i brytyjski), żaden samolot nie osiągnął Warszawy; 14 zasobników + 6 paczek zrzucono na placówki AK poza stolicą.

19 września. Nie latano do Polski.

21 września. Nocą z lotnisk położonych na terenie Włoch, wystartowało nad Polskę 12 samolotów (w tym 5 nad Warszawę), lecz zadanie wykonało tylko 5 samolotów (w tym 3 nad Warszawą) zrzucając 6 skoczków, 57 zasobników + 4 paczki. Eskadra 1586 wysłała nad Warszawę 2 załogi, lecz tylko 1 załoga wykonała zadanie. Strona brytyjska dywizjony 34 i 148 wysłała nad Polskę 10 załóg (w tym 3 nad Warszawę), lecz tylko 4 wykonały zadanie (w tym 2 nad Warszawą). Wyprawa bez strat własnych. Była to ostatnia noc pomocy lotniczej z Zachodu, dla bohatersko walczącej stolicy. Zaniechanie dalszych lotów nad stolicę Polski, z Włoch, zostało spowodowane nie brakiem skuteczności i skurczeniem się terenu utrzymywanego jeszcze przez powstańców, ale nastaniem fatalnych warunków atmosferycznych na drodze dolotowej. Wysiłek lotnictwa alianckiego z baz włoskich na rzecz Powstania Warszawskiego: w okresie od 4 sierpnia do 21 września 1944: 196 startów (96 polskich i 100 brytyjskich). Wykonano — 87 (48 polskich i 39 brytyjskich). Straty załóg 34 + 2 (15 polskich i 19 brytyjskich + 2). Wyszczególnienie zrzutów. WARSZAWA. Zasobniki: ilość — zrzucono 1 719, odebrano 613, masa (tony netto) — zrzucono 171,9, odebrano 61,3. Paczki: ilość — zrzucono 254, odebrano 137, masa (tony netto) — zrzucono 6,80, odebrano — 3,67. KAMPINOS i KABATY. Zasobniki: ilość — zrzucono 44,4, odebrano 22,4. Paczki: ilość — zrzucono 325, odebrano 147, masa (tony netto) — zrzucono 8,70, odebrano 3,93. **Objaśnienie:** sprzęt ważył netto funty ang. — w zasobniku 224, w paczce 60, zaś 1 tona = 2 240 funtów ang. Za loty nad Warszawę przyznano odznaczenia wojenne: 1 Virtuti Militari IV kl. (eskadra 1586), 20 V kl. (w tym 1 dla 148 dywizjonu — W/C D.L. Pitt), 10 Krzyży Walecznych (w tym 6 dla 148 dywizjonu — S/L R.G.N. Proyor, P/O E. Dunahill, P/O W.H. Jones, W/O C.M. Hall, W/O W.T. P. Johnston i Sgt F.G. Forster).

STANY ZJEDNOCZONE

18 września 1944.

3 Dywizja Lotnicza 8 Armii Powietrznej USAAF — samoloty Flying Fortress — baza Abbots, Horham, Thorpe, Tramlingham 2 500 km — dowódca płk K. Truesdell.

Jesienią 1943 Amerykanie dysponowali w Europie dwiema armiami powietrznymi: 8 — rozlokowana na Wyspach Brytyjskich i 15 — na Półwyspie Apenińskim. Armie te wyposażone były w silnie uzbrojone bombowce oraz myśliwce eskortujące dalekiego zasięgu, mogły podjąć dzienne operacje przeciw Niemcom wspierając wydatnie Brytyjczyków, których warunki techniczne ograniczały działalność bombową do pory nocnej. Amerykanie wysunęli projekt operacji „wahadłowych', który zreferowali na konferencji alianckich ministrów spraw zagranicznych w Moskwie (jesienią 1943). Zaproponowali stronie radzieckiej, żeby udostępniła USAAF bazę lotniczą, na której samoloty amerykańskie mogłyby zregenerować siły po bombardowaniu obiektów niemieckich, a następnie wrócić do siebie, znowu bombardując obiekty niemieckie. 15 Armia Powietrzna miała operować trasą: Włochy—Jugosławia—Rumunia—ZSRR i z powrotem, po drodze bombardując rafinerie naftowe w Rumunii. 8 Armia Powietrzna trasą: Anglia—Holandia—Niemcy—Polska—ZSRR, po drodze bombardując fabryki zbrojeniowe Rzeszy i Górnego Śląska (np. Blachownia Śląska). Rosjanie przystali na tę propozycję i 4 lutego 1944 Państwowy Komitet Obrony ZSRR wydał zarządzenie zawierające szczegółowe wytyczne dla dowódcy Radzieckich Sił Powietrznych w sprawie rozmieszczenia i żywienia lotników amerykańskich oraz zaopatrzenia baz lotniczych w paliwo i bomby. Przewidywano, że w operacjach wahadłowych będzie uczestniczyć ok. 360 bombowców Flying Fortress i Liberator oraz 150—200 myśliwców osłony. Dla USAAF wydzielono połtawski węzeł lotniskowy na Ukrainie, obejmujący lotniska: Mirgorod, Pirjatin i Połtawa. Do obsługi jego sformowano 169 Bazę Lotniczą Specjalnego Przeznaczenia. Połtawski węzeł lotniskowy miała osłaniać z powietrza 310 Dywizja Myśliwska OPK i artyleria przeciwlotnicza 6 Korpusu OPK. W ostatnich dniach maja 1944 strona radziecka ukończyła przygotowanie bazy do przyjęcia samolotów amerykańskich. Pierwszą operację wahadłową wykonała 2 czerwca 1944 15 Armia Powietrzna, w sile ok. 750 samolotów, bombardując główny port rzeczny Rumunii — Gałacz.

4 sierpnia. Wykorzystał ten fakt premier Rządu RP S. Mikołajczyk, podczas konferencji w Moskwie, prosząc J. Stalina o wyrażenie zgody na wykorzystanie węzła połtawskiego do pomocy Warszawie, ale J. Stalin udzielił mu odpowiedzi wymijającej. Rząd RP w Londynie zwrócił się o poparcie do swoich sojuszników.

12 sierpnia. Zaapelował do Stalina W. Churchill.

14 sierpnia. Zgodnie wystąpili: Churchill i Roosevelt.

16 sierpnia. Obydwaj alianci otrzymali odpowiedź odmowną.

20 sierpnia. Churchill z Rooseveltem ponowili swój apel.

22 sierpnia. Stalin powtórzył „nie", uzupełniając wszakże, że nawet uszkodzone samoloty RAF, niezdolne do powrotu do Włoch, nie będą mogły lądować na terytorium kontrolowanym przez Rosjan... Alianci na Wyspach Brytyjskich zaczęli przygotowywać wyprawę wbrew stanowisku ZSRR. Nadano jej kryptonim „Filby" i wytypowano 110 bombowców Flying Fortress należących do 3 Dywizji Lotniczej 8 Armii Powietrznej USAAF. Każdy samolot, obsługiwany był przez 10-osobową załogę, zabrać miał do komór bombowych po 12 zasobników. Załadunek odbywał się na czterech lotniskach: Horham, Thorpe, Abbots i Tramlingham. Do 1 320 zasobników (każdy wagi 100 kg) włożono: **Broń.** Steny szt. 2 976 i amunicję szt. 1 691 400, breny szt. 211 i amunicję szt. 548 600, piąty szt. 110 i amunicję szt. 2 200, rewolwery szt. 545 i amunicję szt. 27 250, gamony szt. 2 490 i granaty szt. 4 360, plastik kg 7 865, lonty wybuch. — m 54 400, lonty proch — m 8 720, detonatory — szt. 21 990; **Żywność.** Puszki mięsa — szt. 23 520, puszki sucharów — szt. 2 016, puszki margaryny — funt 2 016, ameryk. porcje żywn. — szt. 5 820, ameryk. porcje mleka — szt. 5 820; **Medykamenty.** 12 szt. zasobników. Wyprawa była już dawno gotowa, czekano ciągle na zgodę ZSRR (Roosevelt unikał zadrażnień ze Stalinem, licząc na pomoc ZSRR w rozprawie z Japonią). Nastąpiła ona dopiero

12 września, po zajęciu prawobrzeżnej Warszawy (Pragi), w przeddzień pierwszego zrzutu radzieckiego.

13 września. Nie poleciano.

14 września. Mgła.

15 września. Nastąpił wylot, ale pogoda pogorszyła się na trasie i samoloty zawrócono znad Danii.

18 września. Rozpogodziło się i wyprawa wystartowała. 110 latających Fortec, osłanianych przez myśliwce dalekiego zasięgu (Thunderbolt?), poleciało trasą: Anglia—Morze Północne—Dania (w rej. Wyspy Bornholm, osłona myśliwska zawróciła do W. Brytanii) — Polska (przez Koszalin, Toruń, Płock, do Warszawy). Po drodze, 3 Fortece doznały defektów i zawróciły do W. Brytanii, natomiast 107 bombowców dotarło w pobliże Warszawy, od strony Żoliborza. Tutaj bombowce zostały zaatakowane przez niemieckie myśliwce (strata jednej Fortecy) zdążyła ona wykonać zrzut na placówkę w Puszczy Kampinoskiej. Nad miastem Fortece zrzuciły zasobniki na spadochronach, wśród huraganowego ognia niemieckiej artylerii przeciwlotniczej, które w większości dostały się w ręce niemieckie. Ogółem zrzucono 1 284 zasobniki (łącznie z tym zestrzelonym). Dowódca AK pokwitował odbiór 228 zasobników, dodając że o dalsze 32 trzeba będzie walczyć, a 28 uległo uszkodzeniu, bo artyleria zapaliła w powietrzu ich spadochrony. Wyprawa skierowała się w stronę Połtawy, powtórnie niepokojona przez myśliwce niemieckie. Zmusiły one 1 Fortecę do lądowania awaryjnego na oswobodzonym polskim terytorium, a 10 Fortec poważnie uszkodziły.

24 września. Wyprawa 8 Armii Powietrznej opuściła Połtawę i trasą 15 Armii Powietrznej poleciała do Włoch, a stamtąd do Anglii. Przygotowywano następną wyprawę 8 Armii, ale została odwołana na skutek upadku powstania. Do lotu wystartowało 110 załóg (1 100 ludzi), wykonało zadanie 107 załóg, zginęło 11 ludzi; powstańcy odebrali zrzut od 19 załóg tj. 228 zasobników. Władze polskie, wyrażając wdzięczność amerykańskim sojusznikom, udekorowały symbolicznie 1% uczestników tego lotu wojennymi odznaczeniami: Orderem Virtuti Militari V kl. (dowódca płk K. Truesdell) oraz Krzyżem Walecznych (T. S. Joffrey), J. L. Elder, W. J. Jones, B. W. Marshall, E. L. Sluga, A. F. Dunlap, J. M. Miller, F. E. Akins, F. Maher i J. L. O'Neil. (cdn)

ANDRZEJ R. JANCZAK

ROLNICTWO KOSMICZNE

Tym razem zaczniemy od końca. Eksperymenty Chromex przeprowadzone w marcu 1989 na pokładzie amerykańskiego samolotu Discovery zwróciły uwagę na stały rozwój rolnictwa kosmicznego, ściślej hodowli roślinnej, na razie na orbicie wokółziemskiej.

Zaczęło się to jeszcze za życia Siergieja Korolowa, który po próbach w Wostoku-5 i Kosmosach (już w 1960) opracował w 1962 program botanicznych i agrotechnicznych badań w kosmosie. Wtedy to w Krasnojarsku powstał pierwszy czterokomorowy doświadczalny dom ekologiczny BIOS dla trzech osób o wymiarach $2,5 \times 2,5 \times 15$ m i objętości 315 m³. Uprawiano tu przez 180 dni w warunkach zbliżonych do kosmicznych: pszenicę, owoce, dziewięć rodzajów warzyw oraz algi (wodorosty jadalne). Były to pierwsze poletka uprawne przyszłych zdobywców innych planet.

Następnie doświadczenia przeniesiono w kosmos, a posłużyły temu urządzenia:

Wazon w Sojuzie-10 w 1971 (eksperyment nieudany w pełni z powodu zawodności techniki astronautycznej); **Oazis** na pokładzie Saluta-4 (uprawa grochu rejestrowana filmowo oraz telemetrycznie).

Niestety, poza korzystnym wpływem psychologicznym widoku zielonych roślin na samopoczucie kosmonautów (stwierdzone np. przez G. Greczkę) eksperymenty te nie wypadły pomyślnie. Potwierdziły to jednoczesne ziemskie badania porównawcze.

Trzeba było pomocy specjalistów rolniczych z Akademii Nauk ZSRR (Litwy i Ukrainy) aby w 1978 po raz pierwszy zamierzenie się udało. Ale też nie od razu. W 1979 hodowano kwiaty na pokładzie Saluta-6 i dla porównania w ziemskiej stacji biegunowej. Ziemskie kwitły, kosmiczne nie chciały. Udało się to dopiero w 1980 w urządzeniu **Małachit-2**, potem Swietłobłok. Dalszy ciąg prób hodowlanych przebiegał już na pokładzie Saluta-7 w urządzeniach **Magnitograwistat** (pole magnetyczne) i **Fiton-3** (hydroponika). Doszły kwiaty, len i sosna.

Pełny sukces naukowcy radzieccy uzyskali **2 sierpnia 1982**, gdy z ziarna wyrosły na orbicie rośliny strączkowe wysokości do 100 mm, z których — już na Ziemi — uzyskano 200 ziaren siewnych.

Jest pewnik: w kosmosie można uprawiać rośliny w pełnym cyklu rozwojowym od ziarna — do ziarna. Niestety, na razie tylko wybranych roślin.

Ta data, to w astronautyce narodziny rolnictwa kosmicznego.

Potem były (i są) coraz większe naziemne domy ekologiczne w ZSRR i w USA (dla pięcioletniego pobytu ludzi) w pełni odcięte od otoczenia, z własnymi ogrodami, sadami, uprawami.

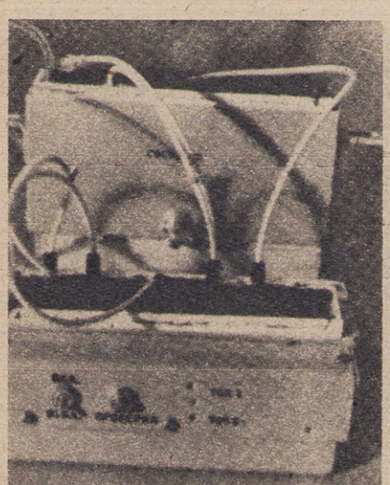
Stale bada się najkorzystniejszy skład biochemiczny gleby dla przyszłych upraw kosmicznych, dynamikę wzrostu roślin (także w warunkach sztucznej grawitacji) oraz energochłonność pożywienia. Jest to wskaźnik wynikający z pomiaru liczby jednostek energii wymaganych dla uzyskania 1 kg pożywienia w całym cyklu, od zasiania ziarna do gotowego pełnowartościowego produktu spożywczego. Na przykład 1 kg chleba. Czy ekonomiczniej będzie go wytwarzać w kosmosie, czy też dowozić z Ziemi? A może wprowadzić jakiś zamiennik pełnowartościowy?

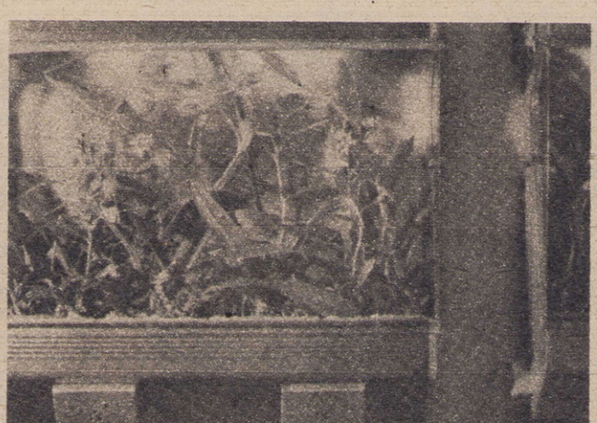
Dodatkowym problemem staje się w przededniu długotrwałych załogowych lotów międzyplanetarnych sprawa ochrony przed niebezpieczeństwem promieniowania radioaktywnego. Promieniowanie kosmiczne docierające od wieków na Ziemię jest od lat mierzone, zaś loty załogowe programowane w okresach małej jego aktywności. Astronauci są poza tym chronieni technicznie oraz farmakologicznie. Ponieważ mówi się, że międzyplanetarne statki kosmiczne oraz pobytowe bazy w kosmosie będą zasilane energią z generatorów jądrowych, zawsze istnieje groźba ich awarii. A wtedy nie tylko bezpośrednio ludzie lecz i ich uprawy zielone mogą ulec skażeniu. Rośliny, które wymagają dużo energii dla upraw w skali przemysłowej długo przechowują skażenie radioaktywne w tkankach liści i korzeniach, atakując: jelita, kości, mięśnie, narządy rozrodcze, nerki, płuca, wątrobę, żołądek. Rozważa się też możliwość wystąpienia zmian genetycznych u potomstwa.

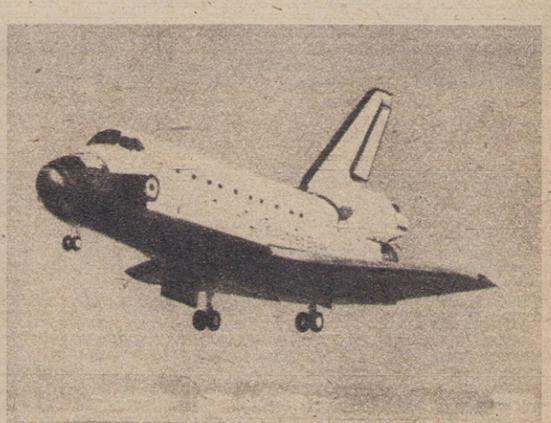
Ponieważ czysta energia elektryczna uzyskiwana z wielkich kosmicznych elektrowni słonecznych jest jeszcze przyszłością, pozostaje realna tylko energia jądrowa. Pewną nadzieją są najnowsze odkrycia w tej dziedzinie, które być może doprowadzą (w czasie tzw. rzeczywistym) do wykorzystania energii wodorowej czerpanej z atmosfery innych planet.

Jedno jest pewne: rolnictwo kosmiczne rozwija się i będzie w rozwoju, służąc na pewno pomocą ziemskiej gospodarce żywieniowej w nowych metodach i rodzajach upraw. Na przykład w rolnictwie podwodnym, bezglebowym itp.

Co jeszcze można dodać? Wśród wspólnych doświadczeń biologicznych amerykańsko-radzieckich zaplanowanych na lata 1989—1991 są również dotyczące ziarna. **(JW)**







Urządzenie Elektropotencjał do elektrostymulacji roślin (po lewej) ● Urządzenie Małachit-2 z kwiatami kwitnącymi na pokładzie stacji orbitalnej (powyżej) ● Ląduje samolot kosmiczny Discovery (STS-29) z wynikami doświadczeń agrokosmicznych (powyżej) ● Zdjęcia: archiwum.

KRONIKA

● Przebieg pobytu w Polsce prezydenta USA w lipcu 1989 był przekazywany przez 4 ruchome stacje telewizji satelitarnej.

● W ZSRR trwają prace przygotowawcze do dalszych lotów Burana, na które wg oficjalnych wypowiedzi środki są ograniczone. Powstają symulatory, opracowuje się metodę lotów i szkoli załogi. Buran ma być gotowy (trwałość techniczna do 100 lotów) wraz z rozpoczęciem pracy modułów Mira nowej generacji.

● Wartość polskich przyrządów naukowych zastosowanych w programie Fobos wynosiła 60 mln złotych.

● W 1988 zawalił się wielki radioteleskop konstrukcji metalowej obserwatorium Greenbanc w USA (średnica 91,5 m). Przetrwał 25 lat. Ofiar nie było.

● Wielostronny program tworzenia trzeciej potęgi naukowo-technicznej świata EUREKA zrzeszający obecnie 21 państw Europy Zachodniej, w większości z EWG, trwa od lipca 1985. W programie jest astronautyka.

● W uzupełnieniu informacji w SP o zamierzonym kosmicznym cmentarzu USA podajemy, że pierwsze urny w postaci pojemników cylindrycznych z prochami mają być wyniesione na orbity w 1998 rakietą nośną Atlas. Za 66 000 dol. pogrzeb wieczny, za połowę tej kwoty — na okres 10 000 lat.

● Największym programem astronautycznym USA jest budowa załogowej stacji orbitalnej NASA. W założeniu ma być ona umieszczona na orbicie w 1995 (1994—1997). Powołane zostały 4 zespoły przemysłowe: Boeing Aerospace, McDonnell Douglas, General Electric i Rocketdyne, zaś ośrodek programowy NASA znajduje się w Reston (Virginia). NASA planowała zatrudnienie ok. 7 500 pracowników, z tego ponad 1 000 w służbie koordynacji. Cięcia budżetowe w 1988 i 1989 już przesunęły pierwotną datę wejścia stacji do służby o pół roku. Stacja w pełnym zestawie 4 dużych i 4 małych modułów ma się pojawić w końcu 1998. Moduł mieszkalny USA oraz trzy moduły laboratoryjne (USA, japoński JEM i ESA Columbus) zostaną umieszczone w środku stacji dla ograniczenia poziomu przyspieszeń osiowych (od 10 do potęgi minus 5 — do 10 do potęgi minus 6).

● Podpisany 26 maja 1972 układ ZSRR—USA o bezterminowym ograniczeniu systemów obrony przewrakietowej mimo zawarcia 3 następnych układów w sprawie rakiet, wciąż budzi kontrowersje. Ostatnie zastrzeżenia strony radzieckiej dotyczą budowy przez USA w Thule na Grenlandii i na Wyspach Brytyjskich wielkich stacji radarowych, prac przy laserze Alfa przeznaczonym do rażenia w locie rakiet balistycznych oraz prób z programem Brillant Publes (sieć tysięcy antyrakiet na orbicie wokółziemskiej).

● Dane oficjalne z czerwca 1989: budżet państwowy programu lotów załogowych ZSRR 1986—1989 wynosi 1,5 mld rubli. Są też wydatki na programy bezzałogowe. Z wydanej sumy 2 mld rubli odzyskano w 1988 z systemów Orbita, Ekran i Moskwa ponad 0,5 mld rubli. Wydatki na kompleksowe badania zasobów naturalnych wynoszą 350 mln rubli. Oczekuje się, że satelity meteorologiczne przyniosą korzyści wartości 500—700 mln rubli.

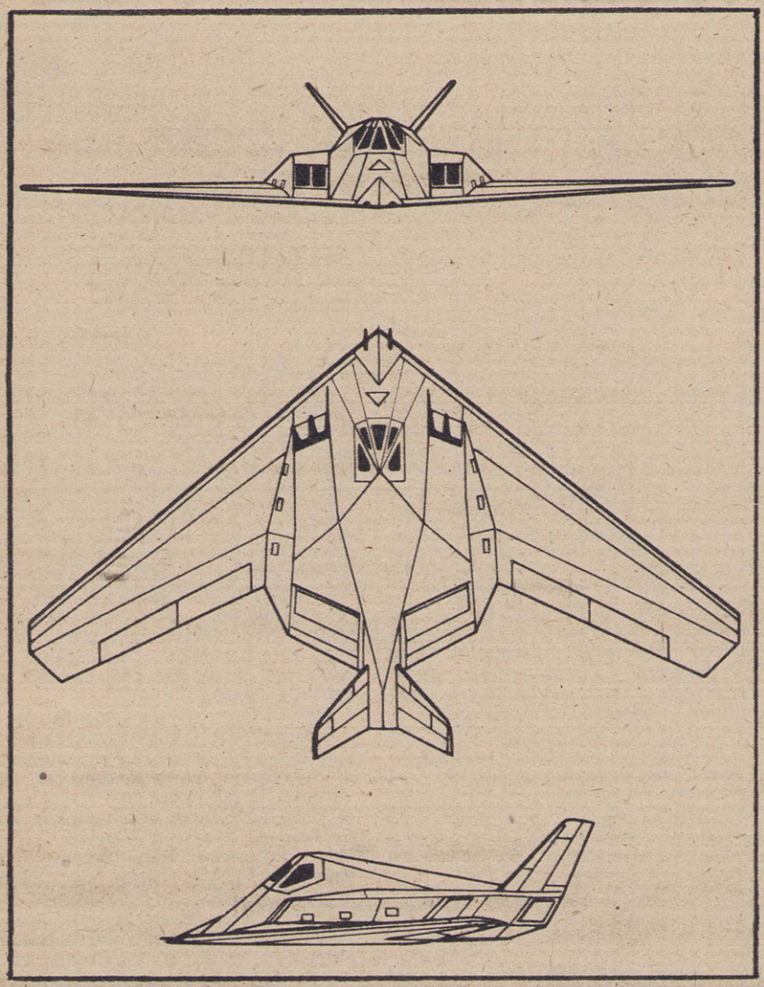
● System plecakowy (8 kg) NAVSTAR/GPS z USA służący nawigacji satelitarnej osób i wszelkich pojazdów stosowany od 1985 ma dokładność 16 m i reaguje na prędkości ruchu 0,4 km/h.

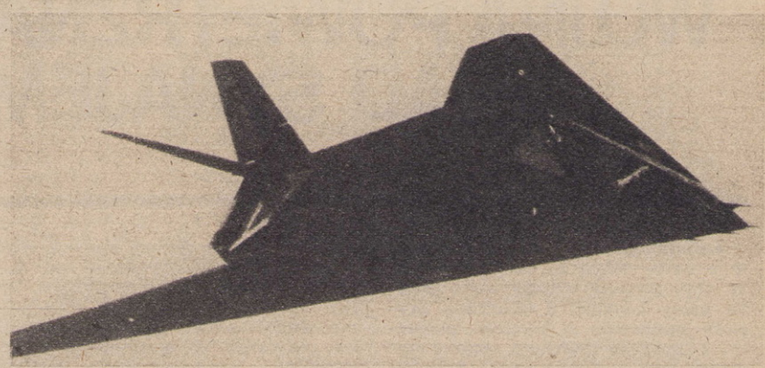
● Koncern SES z Luksemburga użytkujący już satelitę Astra (programy TV odbierane również w Polsce) zamierza zakupić satelitę Satcom K-3 USA oraz wyposażenie francusko-brytyjskie dla satelity Eurostar (marzec—kwiecień 1991).

● Australia rozważa wykorzystanie rakiety Proton z ZSRR w przyszłym porcie kosmicznym („spaceport") w Cape York. W ZSRR przebywała delegacja ASO (Australian Space Office) z dyrektorem Bruce Middletonem w sprawie ewentualnej współpracy.

● Budżet astronautyki japońskiej na 1989 wynosi 155 mld jenów. Podział: NASDA — 106 757 mln, ISAS — 12 847 mln, MITI — 14 562 mln oraz NAL — 1 754 mln jenów. Podstawowe programy realizacyjne: silnik kriogeniczny, studia nad przyszłym systemem transportu kosmicznego, projektowanie przyszłego samolotu kosmicznego, realizacja pierwszego próbnika księżycowego Muses-A (start w 1990), rozwój platformy kosmicznej, ulepszenie rakiet na paliwo stałe Mu, rozwój czujników dla satelity radarowego JERS-1 i teledetekcji złóż ropy naftowej oraz biegunowej platformy czujnikowej. Poza tym planowane wydatki obejmują rakietę nośną i teledetekcyjnego satelitę użytkowego BS-3, drugiego satelitę obserwacji morskiej MOS-1B, nowego satelitę obserwacji radarowej JERS-1, satelity meteo-geostacjonarne GMS-4 i 5, przyszłą platformę obserwacyjną ADEOS, rozwój rakiety nośnej H-2 oraz doświadczenia mikrograwitacyjne na pokładzie Space Shuttle i budowę modułu mieszkalnego JEM dla stacji orbitalnej Freedom.

● W RFN opracowano nową przewoźną naziemną stację satelitarną Dornier o przyspieszonej gotowości do pracy. Rozwinięcie stacji trwa do 2 h. Stacja składa się z ciągnika samochodowego, kontenera z kabiną obsługową oraz anteny na przyczepie. Cztery stacje współpracują już z cywilnym satelitą łącznościowym DFS Kopernikus, niebawem też z Olympusem. Koszt 1 stacji — 1,75 mln DM.



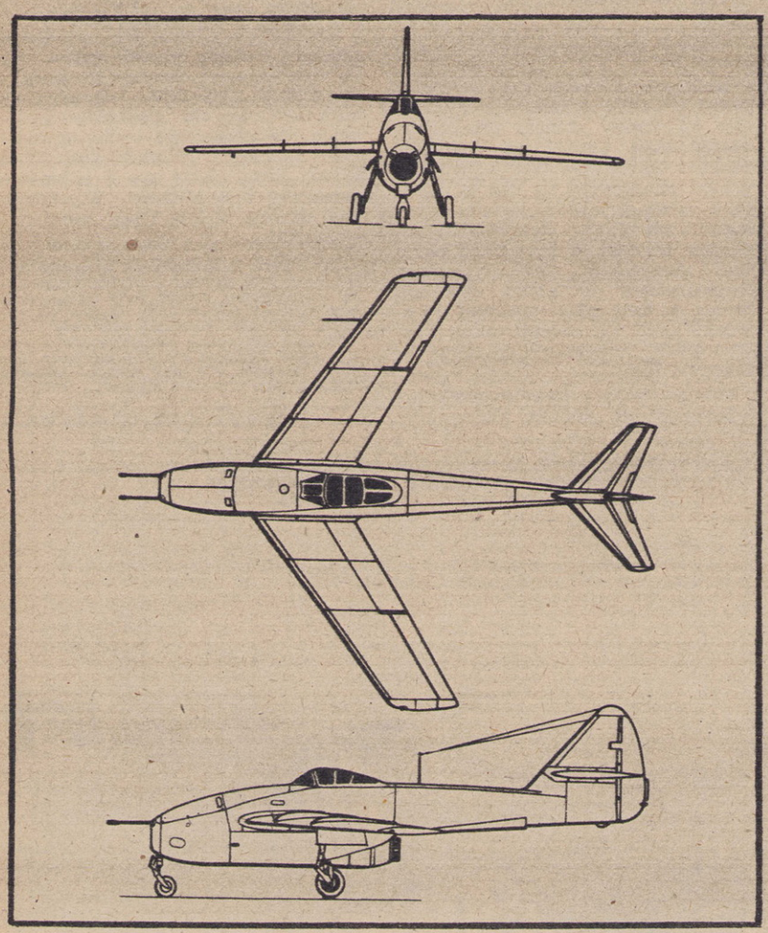


SAMOLOT MYŚLIWSKI LOCKHEED F-117A

W listopadzie 1988 Pentagon ujawnił w USA zdjęcie nowego samolotu myśliwskiego F-117A, skonstruowanego przez firmę Lockheed wg technologii stealth tj. trudnowykrywalnego przez radar. Prace nad nim rozpoczęto w 1978, zaś oblot odbył się w czerwcu 1981. Dotychczas wyprodukowano 52 samoloty i wprowadzono je do uzbrojenia US Air Force. W czerwcu 1986 wydarzyły się dwie katastrofy tych samolotów oraz jedna w 1987, o których oficjalnie nie informowano. Samolot ten jest głównie przeznaczony do rozpoznania i wykonywania uderzeń na obiekty naziemne. Może być transportowany w kadłubie samolotu C5 Galaxy.

F-117A jest jednomiejscowym, dwusilnikowym odrzutowym wolnonośnym dolnopłatem mającym nietypową, kanciastą sylwetkę, w specyficzny sposób odbijającą promieniowanie. Kadłub w stosunku do skrzydła jest spłaszczony, a jego powierzchnię tworzą płaskie i pod różnymi kątami nachylone ściany, przypominające niską, wieloboczną piramidę. Po bokach kadłuba, na skrzydłach umieszczone są tunele wlotowe prowadzące powietrze do silników, których dysze usytuowane są też po bokach kadłuba, w tylnej jego części, nad ekranami osłaniającymi je od dołu. Zarówno kształty samolotu jak i jego powierzchnie wykonane z materiałów kompozytowych, absorbują promieniowanie radarowe i odbijają je pod różnymi kątami, znacznie zmniejszając radarową wykrywalność samolotu; czynią go niewidzialnym dla stacji naziemnych. Skrzydła mają obrys o złożonym kształcie dwutrapezowym, z dużym dodatnim skosem oraz małym dodatnim wzniosem i cienkim profilem. Mechanizację stanowią długie lotki usytuowane na zewnętrznych częściach skrzydeł. Brak jest slotów i spoilerów. Zastosowano usterzenie V rozwarte pod kątem mniejszym niż 90°. Podwozie główne wciągane w skrzydła. Napęd: dwa silniki odrzutowe General Electric — F 404-GE-400C o ciągu po 48 kN bez dopalania, usytuowane obok siebie za kabiną pilota. Samolot pozbawiony jest podskrzydłowych zaczepów, a uzbrojenie mieści się zapewne w dwóch komorach skrzydłowych. Wymiary samolotu (nie ujawnione) szacuje się na podstawie wymiarów luku kadłuba samolotu Galaxy. Brak jest również dokładniejszych danych o osiągach. (K)

DANE TECHNICZNE. (orientacyjne). **Wymiary:** rozpiętość — 12,2 m, długość — 6 m, wysokość — 4,9 m. **Masy:** max. startowa — 15 000 kg. **Osiągi:** prędkość max. — poddźwiękowa, pułap praktyczny — 20 000 m, promień działania — 1 540 km.

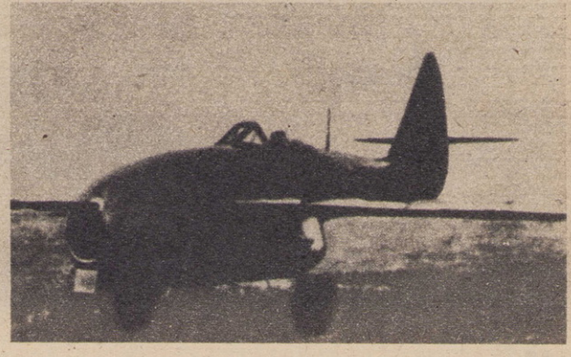


ŁAWOCZKIN 160 STRIEŁKA

Proste skrzydła, stosowane w radzieckich samolotach odrzutowych w początkowej fazie ich rozwoju, ograniczały osiągi, wkrótce zaczęto więc eksperymentować z konstrukcjami o skrzydłach skośnych — prace nad nim podjęły biura konstrukcyjne (OKB) zajmujące się samolotami myśliwskimi. Jako jedno z pierwszych rozpoczęło projektowanie takiego samolotu OKB Jakowlewa, przy współpracy CAGI. Prace projektowe i konstrukcyjne poprzedziły badania tunelowe skośnego skrzydła, które uwidoczniły problem przepływu strug wzdłuż rozpiętości i odrywanie się ich od końcówek przy dużych prędkościach. Rozwiązano to stosując kierownice strug na górnej powierzchni płata oraz nadając skrzydłom niewielki ujemny wznios (identyczne rozwiązania zastosowano w MiG-15, oblatanym nieco później). Samolot Ła-160 Striełka (mała strzała, strzałka) był eksperymentalnym myśliwcem konstrukcji całkowicie metalowej, w układzie wolnonośnego średniopłata z trzypunktowym podwoziem z przednim podparciem. Skrzydła miały skos krawędzi natarcia 35°, na górnej powierzchni były po dwie kierownice strug. Kadłub miał podcięcie dolnej części na wylot gazów z silnika. Belkowa część tylna pełniła rolę wspornika usterzenia, które miało układ krzyżowy. Kabina pilota, z kropłową osłoną, mieściła się nad dyszą silnika — była więc dość oddalona od czołowego wlotu powietrza do silnika. Podwozie główne wciągane do pogrubioną, dolną część kadłuba, po bokach dyszy silnika; goleń przednia wciągana do komory pod wlotem powietrza. Do napędu zastosowano silnik turbodrzutowy RD-10F (forsirowannyj), zmodyfikowany przez dodanie dopalacza za turbiną, przez co wzrost ciągu dochodził nawet do 50% (modyfikacji tego silnika w OKB Ławoczkona dokonał zespół Iosifa Markałowa i Władymira Niżnego). Silnik miał ciąg 13,2 kN (1 350 kG), jednak później, wobec zapotrzebowania na silniki o większym ciągu, dalszych prac modyfikacyjnych nad tym silnikiem u Ławoczkina nie prowadzono. Zbiorniki paliwa miały pojemność 1080 dm³. Uzbrojenie: 2 działka N-37 kal. 37 mm w kadłubie, nad wlotem powietrza do silnika.

Ła-160 Striełkę oblatano w czerwcu 1947 i badania w locie prowadzono do września 1947. Dały one obszerny materiał dotyczący stateczności i sterowności samolotu ze skośnymi skrzydłami; potwierdziły konieczność zastosowania kierownic strug na skrzydłach. Na samolocie tym po raz pierwszy w ZSRR osiągnięto prędkość 1050 km/h, odpowiadającą Ma = 0,92 na wysokości 5 700 m, w locie nurkowym i z włączonym dopalaczem. (G)

DANE TECHNICZNE Ła-160 (1 × 13,24 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 8,95 m, długość — 10,6 m, powierzchnia skrzydeł — 15,9 m². **Masy:** własna — 2 738 kg, startowa — 4 060 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 1 050 km/h (H = 5 700 m), zasięg — 500 km.



WOJNA POWIETRZNA NAD SYNAJEM

3

Zrzut z pokładu samolotu transportowego Handley Page Hastings C.1 z 70 dywizjonu RAF zaopatrzenia dla spadochroniarzy

Następnego dnia walki rozgorzały z nową siłą i na większą skalę. W głąb Synaju wdarły się i szybko parły naprzód 2 izraelskie brygady pancerne, 2 brygady piechoty, 1 brygada piechoty zmotoryzowanej i w czołówce część brygady spadochronowej, spieszącej na pomoc swojemu batalionowi w Przełęczy Mitla.

31 października 1956 okazał się dniem wielkiej próby dla sił powietrznych obu walczących stron. Izraelskie lotnictwo przeżywało ciężkie chwile, do walki rzucono wszystkie — w dosłownym tego słowa znaczeniu — samoloty, ze szkolno-treningowymi Harvardami włącznie. Planiści lotnictwa izraelskiego mieli już wcześniej przygotowaną analizę potencjalnego starcia sił powietrznych Egiptu i Izraela, w której zakładano, że neutralizacja lotnictwa egipskiego może nastąpić po 6 dniach walk, przy czym oceniano, że pierwsze 3 dni będą dla Izraela krytyczne. I moment ten właśnie nadszedł.

Musiał on nadejść wcześniej lub później, gdyż izraelska analiza stanu liczebnego lotnictwa egipskiego była mylna. Już w stadium wczesnego planowania interwencji w Egipcie sztabowcy RAF i l'Armée de l'Air odnosili się bardzo sceptycznie, by nie powiedzieć ironicznie, do danych wywiadu izraelskiego, które mówiły, że Egipt posiada 40 MiGów-15, 30 Vampire'ów, 12 Meteorów i 20 Ił-ów-28. Aliancki wywiad lotniczy ostrzegał swoich izraelskich kolegów, że liczby te w rzeczywistości są co najmniej dwukrotnie większe. Generał Moshe Dayan nie zważał jednak na liczby.

Zamiast komentarza — fragment konferencji prasowej Dayana. Gdy z sali padło pytanie dziennikarza: „Jeżeli nie wiedzieliście, że Brytyjczycy i Francuzi będą bombardować egipskie lotniska, dlaczego więc nie zrobiliście tego sami podczas dwóch dni poprzedzających anglo-francuską ofensywę bombową?" (był to jeszcze okres, gdy Izrael i państwa zachodnie nie przyznawały się do wzajemnych związków podczas interwencji w Egipcie), Dayan, w którego wypowiedziach często zawierał się element aktorstwa, zwrócił się do swojego szefa wywiadu i spytał na tyle głośno, aby wszyscy mogli słyszeć: „Czy mogę im zaufać? Zaryzykować i powiedzieć im coś nieoficjalnie?" Szef wywiadu nie odpowiedział. Dayan odwrócił się ponownie do audytorium i powiedział: „Panowie, ściśle poufnie powiem wam, dlaczego nie zbombardowaliśmy egipskich lotnisk... nie mamy ani jednego bombowca".

Wzorem poprzedniego dnia, 31 października, walki powietrzne koncentrowały się wokół dróg, którymi posuwały się wojska izraelskie i wokół egipskich punktów obrony. Zmieniła się nieco taktyka działania sił powietrznych obu państw. Nie dochodziło już wyłącznie do wymiany ciosów w postaci ataków na cele naziemne. Obecnie Izraelczycy starali się utrzymać w systemie rotacyjnym nad własnymi wojskami patrole lotnicze, które miały stanowić „parasol" ochronny. Tym samym Egipt został zmuszony do wysyłania swoich formacji szturmowych pod silną osłoną myśliwców MiG w formacjach 6—8 samolotów. Izraelczycy latali zaś niemal wyłącznie parami.

Starcia lotnicze rozpoczęły się już od świtu. Około 06:00 202 Brygada Spadochronowa została zaatakowana przez 4 egipskie Vampire'y. Podczas tego ataku nadleciały dwa izraelskie Mystére'y, zaatakowały zaabsorbowanych egipskich pilotów i w ciągu 2 minut, bez odrzucania zbiorników podskrzydłowych, zestrzeliły 3 samoloty przeciwnika.

Również od 06.00 lotnictwo egipskie przystąpiło do masowych ataków na izraelski Południowy Korpus Ekspedycyjny, przy czym Egipcjanie skoncentrowali się szczególnie na 7 Brygadzie Pancernej pod Bir Hasana. Sposobność ku temu była dobra, gdyż Bir Hasana leży niedaleko trzech egipskich baz lotniczych w Bir Gifgafa, Bir Rod Salim i Bir Hama. Lotnictwo izraelskie wydało wojnę dwóm kolumnom egipskim na dwóch najlepszych drogach Półwyspu Synaj — na Drodze Głównej i Drodze Nadbrzeżnej. Dla Izraela wielką bolączką stała się osłona batalionu spadochroniarzy w Przełęczy Mitla, gdyż był to niemal kres zasięgu samolotów izraelskich, tak więc mogły one pozostawać nad przełęczą tylko przez kilka minut.

O 06:00 nastąpił jeden z bardziej znanych epizodów konfliktu sueskiego — atak lotnictwa izraelskiego na egipski niszczyciel Ibrahim-El-Awal, który ok. 05:00 podpłynął do Haify i oddał 6 strzałów w stronę wybrzeża. Przeciwko niszczycielowi wysłano 2 Ouragany, każdy uzbrojony w 16 rakiet przeciwpancernych. Kontrola naziemna skierowała pilotów nad morze, gdzie, jak mogli się przekonać, znajdowała się duża liczba różnych statków, przeważnie handlowych. Kiedy Ouragany osiągnęły rejon wyznaczony do ataku, piloci ujrzeli statek, który wyglądał jak handlowy. Dowódca formacji przyjrzał się statkowi szczególnie wnikliwie i zameldował kontrolerowi naziemnemu, że wyznaczony im cel jest statkiem handlowym. Pomimo tego z ziemi padł rozkaz ataku. Pilot izraelski jeszcze dwukrotnie meldował, że wskazany cel jest obiektem cywilnym i tyleż samo razy otrzymywał rozkaz zaatakowania statku. Załogę owego statku handlowego uratował w ostatniej chwili przylot izraelskiej Dakoty — stanowiska dowodzenia w powietrzu — który to samolot prawidłowo wyznaczył cel dla Ouraganów.

Nie była to jedyna izraelska pomyłka w naprowadzeniu samolotów na cel morski. W Zatoce Akaba 5 samolotów izraelskich zaatakowało omyłkowo brytyjską fregatę HMS Crane, która odpowiedziała na atak ogniem i pomyłka ta kosztowała Izrael utratę jednego samolotu.

Wracając do akcji koło Haify — piloci izraelscy zaatakowali niszczyciel od strony słońca, przeprowadzając atak wzdłuż osi podłużnej okrętu, od dzioba ku rufie. Dowódca obniżył lot do 200 m i odpalił salwą wszystkie rakiety z odległości ok. 450 m. Zanim pilot poderwał samolot w górę, nad okrętem zawirowały kawałki metalu. Bezpośrednio po ataku dowódcy, lecący z tyłu pilot wykonał identyczny atak, po którym okręt spowił gęsty, dwukolorowy dym — czarny i biały.

Obserwatorzy z Dakoty przekazali wiadomość do pilotów Ouraganów, że atak powiódł się. Ibrahim-El-Aval otrzymał 4 bezpośrednie trafienia, z czego jedno w dziób. Rakiety wyrwały i zdmuchnęły działko oraz przebiły prawą burtę i lewoburtowy zbiornik paliwa poniżej linii wodnej. Ze 153-osobowej załogi 4 marynarzy zginęło, a 18 zostało rannych. Pomimo prób odparcia ataku przez całą artylerię okrętu (czego w ogóle nie zauważyli piloci izraelscy!) niszczyciel został zmuszony do poddania się. Okręt został odholowany przez marynarkę izraelską, naprawiony i wcielony do służby pod banderą z gwiazdą Dawida.

Tymczasem nad lądem, 31 października, walki powietrzne zaczęły zbliżać się do apogeum, by osiągnąć je wczesnym popołudniem. O tej właśnie porze lotnictwo izraelskie rzucono przeciwko zgrupowaniu ok. 50 czołgów pod Bir Gifgafa.

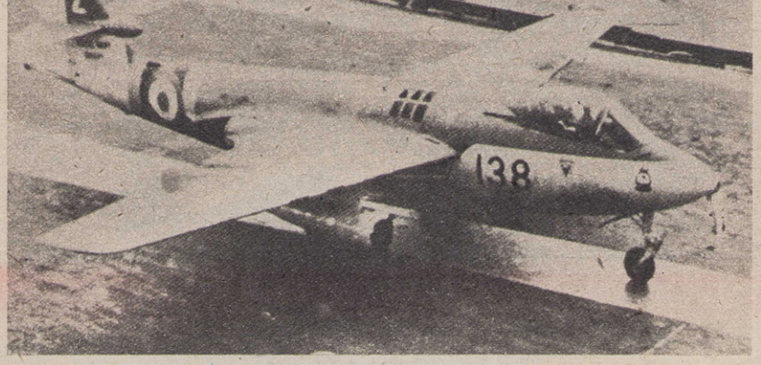
Nadal zaciekłe walki toczono nad Przełęczą Mitla, gdzie ok. 16:00 egipskie samoloty zaatakowały spieszących w stronę Kanału Sueskiego spadochroniarzy w Wąwozie Hittan. Egipskie Meteory pod osłoną 6 MiG-ów przeprowadziły tam udany atak, trafiając m.in. ciężarówkę z amunicją. W tym czasie MiG-i zwarły się z dwoma izraelskimi Mystére, lecz walka nie wyłoniła zwycięzców. Obie formacje powróciły cało do swoich baz.

Tymczasem lotnictwo izraelskie odniosło kolejny wielki sukces. Na Drodze Głównej, między Bir Gifgafa a Bir Rod Salim, Izraelczycy zniszczyli ok. 90 pojazdów egipskich. Do klasycznej walki myśliwskiej doszło w południe nad Jebel Libni, gdzie starły się 2 izraelskie Ouragany i 6 MiG-ów. W efekcie tego starcia 1 Mig-15bis został zestrzelony.

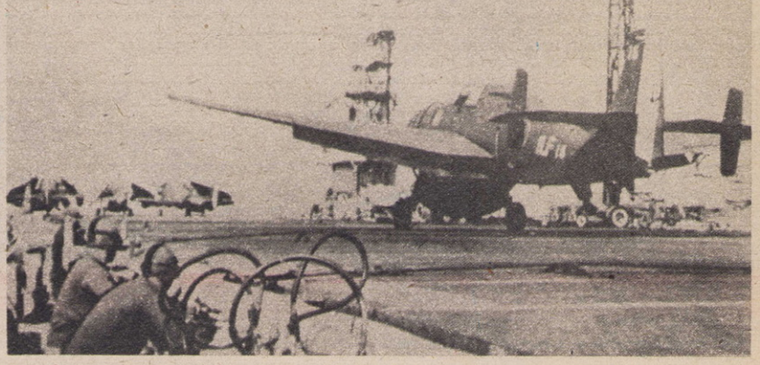
Inna, duża i rozciągnięta w czasie bitwa, rozegrała się nad El Arish. Co prawda zwycięzcami znowu byli Izraelczycy, lecz tym co odróżnia to starcie od innych, był fakt, iż bodaj pierwszy i ostatni raz odwagą i inicjatywą wykazali się piloci egipscy. Po raz pierwszy bowiem zdarzyło się, aby dwójka MiG-ów zaatakowała czwórkę Mystere. (cdn.)

GRZEGORZ CZWARTOSZ

Sea Hawk FB.3 z 802 dywizjonu FAA, lądujący po akcji na pokładzie lotniskowca HMS Albion. Zwraca uwagę widoczne odstrzelenie części dodatkowego zbiornika paliwa pod prawym skrzydłem

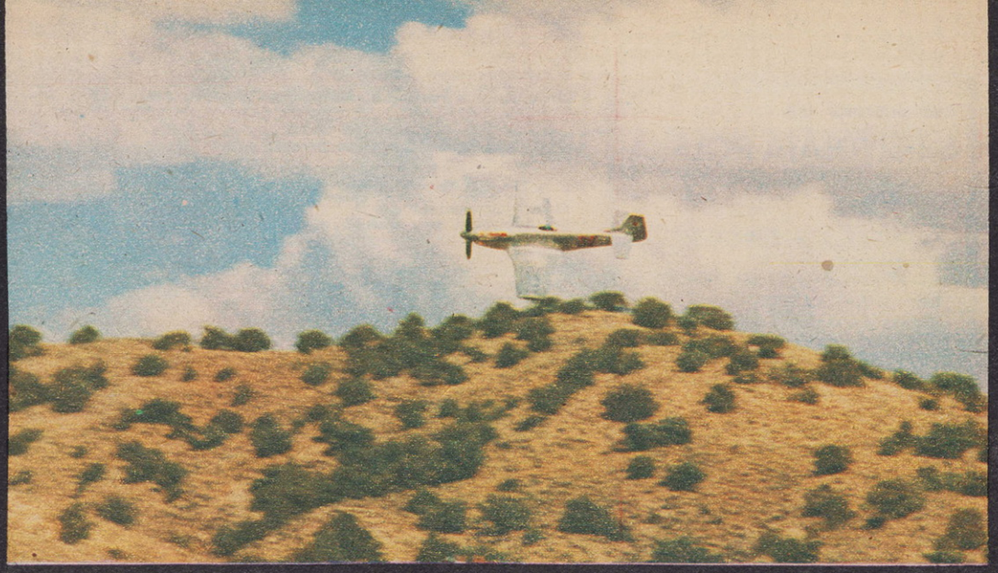


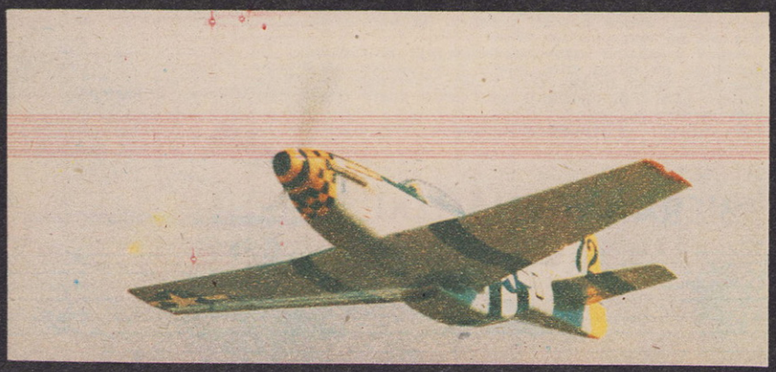
Samolot systemu wczesnego ostrzegania Grumman AEW TBM-3W Avenger z francuskiej 9 flotylli lądujący na pokładzie lotniskowca Lafayette.

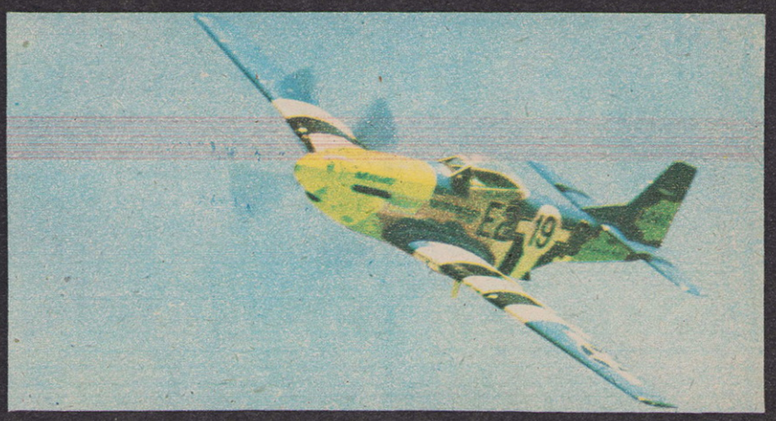


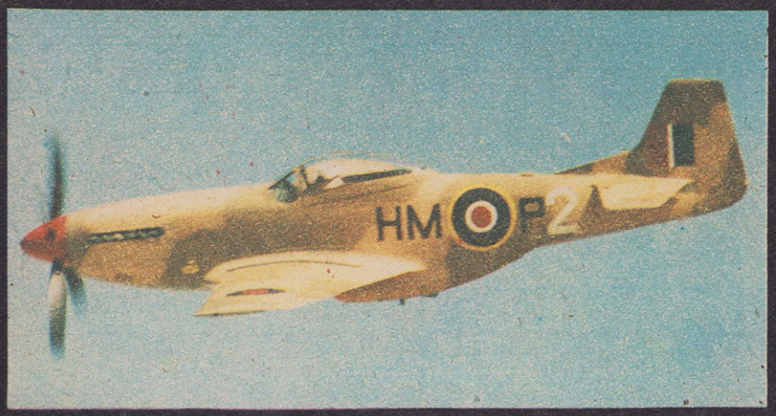
MUSTANGI W RENO

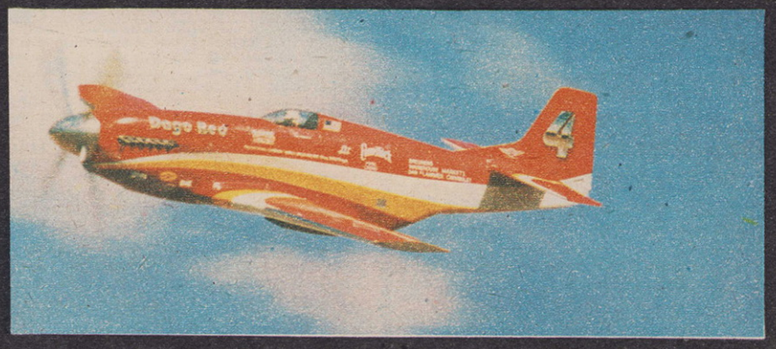
Zdjęcia:
Andrzej Szumorek

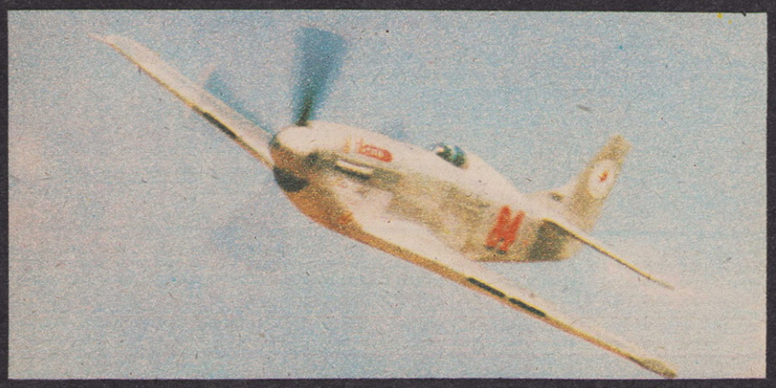


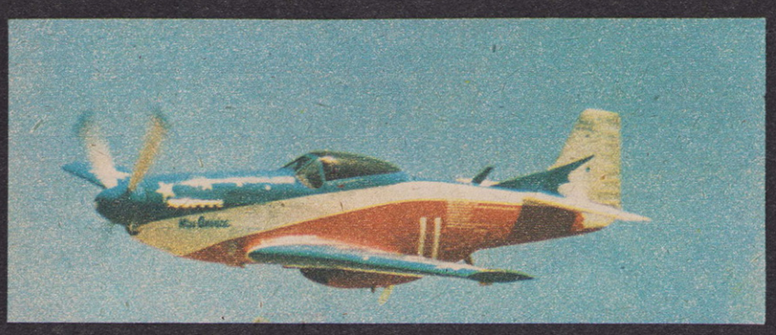












Nevada — stan w zachodniej części USA położony w Wielkiej Kotlinie — to raj różnych hazardzistów, także lotniczych. W Reno — drugim po Las Vegas dużym mieście stanu i drugim, także po Las Vegas, ośrodku gier hazardowych w USA — rozgrywane są corocznie w połowie września wyścigi samolotowe w klasie otwartej. Trwają one od czwartku do niedzieli, a towarzyszą im w sobotę i niedzielę pokazy lotnicze.

W wyścigach tych startują najczęściej samoloty z silnikami tłokowymi — ostatnie modele myśliwców z okresu II wojny światowej, głównie Mustangi, lecz także Corsairy i Sea Fury. Uwagę fotoreportera przyciągnęły rasowe Mustangi, jeden z najlepszych myśliwców alianckich II wojny światowej. Najliczniejsza (ok. 8 000 egz.) wersja — P. 51D wyróżniała się zasięgiem, zwrotnością oraz prędkością wznoszenia, nurkowania i poziomą. Wersja P. 51H z silnikiem Packard V-1650-9 o mocy 1631 kW osiągała prędkość 780 km/h — będąc najszybszym myśliwcem seryjnym z silnikiem tłokowym. Mustangi P. 51D i H wzięły udział także w wojnie koreańskiej, a ostatnie egzemplarze wycofano ze służby w amerykańskim lotnictwie wojskowym w 1957. Zakupione przez tzw. kraje trzeciego świata z demobilu amerykańskiego służyły — jako ostatnie myśliwce z silnikiem tłokowym — jeszcze w latach siedemdziesiątych. Ponownie odkupione, wróciły m.in. do Reno.

Mustangi (głównie P. 51D) startujące w Reno są samolotami oryginalnymi, a nie replikami. W większości stanowią własność prywatną i w stanie zdatnym do lotu warte są obecnie po około pół miliona dolarów. Nie jest to jednak latające muzeum lotnictwa, a zawody ściśle określone regulaminem, stąd konieczność daleko posuniętych modyfikacji. Przykładowo w Mustangu pomalowanym na srebrno z numerem startowym 84 zmniejszono osłonę kabiny pilota i wprowadzono owiewkę aerodynamiczną na kadłubie. O 2 metry zmniejszono rozpiętość skrzydeł i zastosowano współczesny silnik. Unowocześniony Mustang osiąga prędkość ok. 400 mil/h, czyli 643—740 km/h.

Samoloty noszą barwne malowanie współczesne i nawet jeśli nawiązuje ono do okresu II wojny światowej, to nie jest to jego rekonstrukcja, a tylko stylizacja. Przykładowo Mustang z numerem startowym 2, pilotowany przez Boba Love'a z San Jose (Kalifornia), ma kamuflaż pustynny: Dark Earth (ciemna sjena) — Middle Stone (średni kamień — płaskowy) — Azure Blue (lazurowy) oraz ciemnoczerwoną osłonę śmigła, co wskazuje na północnoafrykański lub bliskowschodni teatr działań wojennych, podobnie jak typ znaków rozpoznawczych przy tym kamuflażu. Litery kodowe dywizjonu HM oznaczają 136 dywizjon RAF, który oznaczał takim kodem swoje samoloty... Spitfire VIII i XIV, a walczył w Birmie, Indiach, Cejlonie, Singapurze i na Malajach, gdzie obowiązywał inny kamuflaż i inne znaki rozpoznawcze. Taka „rekonstrukcja", to pełna abnegacja historyczna. Staranniej, bardzo zbliżone do oryginału, prezentują się malowania Mustangów nr 72 (barwy 353 Grupy Myśliwskiej 8 Armii Powietrznej) i nr 19.

Takie podejście do starych samolotów razi tych wielbicieli, lecz nie przeszkadza publiczności spragnionej mocniejszych wrażeń. **(CZ)**

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

1949 1989

CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 1950 zł, półrocznie — 3900 zł, rocznie — 7800 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1989-07-21. Zam. 738. A-3.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

LISTY

NIEMODNY MiG-15

Szanowna Redakcjo

Do napisania tego listu zabierałem się prawie 3 lata. Ostatecznym bodźcem był numer 18 SP. Zamieszczono w nim wywiad z przewodniczącym Rady Muzealnej Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Mamy w Polsce — podobno — ponad dwieście eksponatów lotniczych rozmieszczonych w różnych miejscach kraju. Czy w tej liczbie znajduje się eksponat ustawiony w Łodzi przy Alei Politechniki?

Na papierze być może, ja wiem, że faktycznie nie ma go tam. Mieszkam w Łodzi od 4 lat i pamiętam, jak stał przed Halą Sportową MiG-15. 3 lata temu został zniszczony i usunięty przed rozpoczęciem działalności łódzkiej filii Targów Poznańskich czyli Interfashion. Podkreślam, że został zniszczony, a nie zdemontowany. Wydaje mi się — nie wiem czy skutecznie — że to właśnie wpływ targów Interfashion odbywających się w tej Hali Sportowej.

O usunięciu MiG-a zadecydowali ludzie, którym on przeszkadzał. Czy bali się że weteran rozbudzi w gościach krwiożercze instynkty militarystyczne i rozpęta wyścig zbrojeń?

A może większą ozdobę stanowi teraz betonowe podwyższenie, na którym stał samolot? Komu przeszkadzał?

Z poważaniem

CEZARY SUDAT
Łódź

ERRATA DO LOTNICZEGO ALBUMU

Pragnę wyjaśnić, że zdjęcie zamieszczone w 24 numerze SP przedstawia uczestników IV Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, a nie trzecich.

IV zawody odbyły się od 2 do 4 lutego 1934. Gospodarzem turnieju był Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Zdjęcie wykonano w lokalu klubu Lotniczego PWS. Stoją od lewej: Edmund Jereczek i Gerhardt Ranoschek z Aeroklubu Gdańskiego; startowali oni na samolocie MN-4, zdobywając w ogólnej punktacji V miejsce.

Trzeci od lewej to por. Józef Ostrowski z Aeroklubu Warszawskiego, który leciał wraz z Antonim Kulikowskim (nie ma go na zdjęciu) na samolocie Moth; załoga ta zdobyła VI miejsce.

Czwarty to por. Stanisław Kowalski z Aeroklubu Lwowskiego, który startował wspólnie z Józefem Pruszyńskim (nieobecny na zdjęciu) na RWD-4; załoga ta zdobyła III miejsce.

Piąty to Eugeniusz Przysiecki, który był nawigatorem por. Lecha Karczewskiego (siedzi drugi od prawej); załoga ta reprezentująca Aeroklub Warszawski zajęła na RWD-4 pierwszą lokatę.

Szósty, kpt. Robert Hirszband, leciał na RWD-5 z Bolesławem Kocjanem (siedzi pierwszy z prawej); reprezentowali oni Aeroklub Warszawski, uzyskując w ogólnej punktacji IV miejsce.

Siedzą od lewej, inż. Zbigniew Łuczyński, który był nawigatorem Aleksandra Onoszko (siedzący jako drugi od lewej); załoga ta, reprezentująca Aeroklub Warszawski, na RWD-5 zdobyła II miejsce.

Podaję, że por. Leszek Karczewski nie brał udziału w III Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych w 1933, które organizował Lubelski Klub Lotniczy.

Przedstawione przez red. Tadeusza Chwałczyka zdjęcie zostało opublikowane w 1934 w organie prasowym LOPP „Lot Polski" w numerze 4 na str. 4.

MIROSŁAW GAJEWSKI
Lublin

POCZTA LOTNICZA

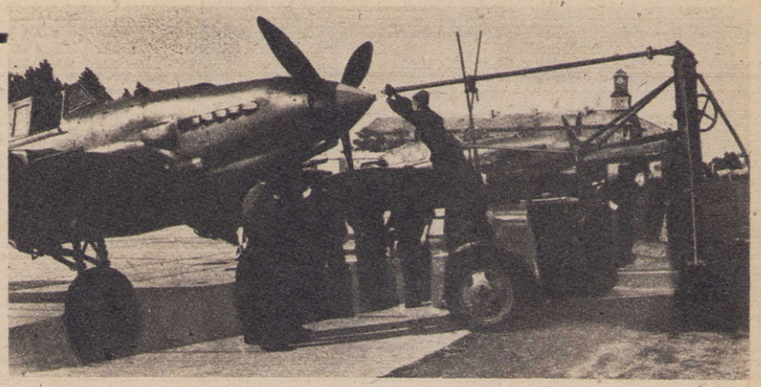
CZYTELNICY PISZĄ

Radosław Matuszewski — Olsztyn, Maciej Kostkowski — Poznań, Krzysztof P. Bębenek — Sosnowiec, Czytelnik z Wałbrzycha — dane personalne zastrzeżone. Dziękujemy za interesujące uwagi zawarte w listach. O ewentualnych zmianach proporcji tematycznych w poszczególnych numerach SP, zadecydujemy po opracowaniu nadesłanych ankiet, a nie na podstawie pojedynczych listów. Większość nie musi mieć racji, ale... Nie możemy zamienić tygodnika lotniczego i astronautycznego w katalog fabryczny samolotów i śmigłowców, polecamy cykle: Konstrukcje zagraniczne, Konstrukcje świata, Nowa generacja samolotów RWPG i Lamus. Wiele z proponowanych, jako tematy, statków powietrznych zostało w nich opisanych. Rubryka z lotniczego albumu ukazuje się już. Dobrze że nasze artykuły publicystyczne o kontroli ruchu lotniczego w Polsce i o szybowcowym Bractwie Podwójnej Mewy spotkały się z pozytywnym odgłosem czytelniczym, będziemy do tych tematów jeszcze powracać.

STUDIA W RZESZOWIE

Rafał Faliszewski — Garno, woj. radomskie. Studia lotnicze w Rzeszowie można ukończyć w Instytucie Lotnictwa na Wydziale Mechanicznym Politechniki Rzeszowskiej. Absolwenci instytutu znajdują zatrudnienie w naszych zakładach przemysłu lotniczego, np. WSK Mielec czy WSK PZL Rzeszów. Uczelnia, jako jedyna cywilna uczelnia w kraju, ma specjalność pilotażową, kształcącą inżynierów-pilotów na potrzeby PLL LOT, ZUA, lotnictwa sanitarnego i innych krajowych użytkowników statków powietrznych. Studenci kształcą się jako przyszli inżynierowie lotnictwa w instytucie, a pilotażu uczą się w miejscowym Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego. Na egzaminach wstępnych obowiązuje matematyka i fizyka (pisemnie) oraz język obcy. Wskazane jest, aby kandydaci mieli licencję pilota szybowcowego II klasy lub pilota samolotowego III klasy, uzyskane w aeroklubie regionalnym. W indywidualnych przypadkach uczelnia zgadza się, aby te umiejętności słuchacze nabyli — jeśli ich nie posiadają — w trakcie studiów, np. w OSPL lub aeroklubie regionalnym. Preferowani są jednak kandydaci z podstawowym przygotowaniem lotniczym. Od kandydatów wymagane jest także aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie wrocławskiego GOBL-u lub Warszawskiego WIML-u oraz granica wieku: 18—25 lat. Zgłoszenia kandydatów przyjmowane są w maju i czerwcu, a egzaminy odbywają się na początku lipca.

Dokładne informacje można uzyskać: **Instytut Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów, ul. W. Pola 2, tel. 424-00, wewnętrzny 19 lub 222.** Powodzenia w przyszłym roku!



Z LOTNICZEGO ALBUMU

ROZRUCH SILNIKA

Różne były sposoby rozruchu silników samolotowych w pierwszych latach powojennych. Jedna z nich polegała na użyciu urządzenia rozruchowego, zamontowanego na samochodzie ZIS-5.

Napęd z silnika samochodowego był przenoszony, za pośrednictwem pionowej kolumny, na długą rurę, która była doczepiana dwoma występami do wystającej końcówki wału śmigła. Gdy śmigło zaczynało się obracać, siedzący w kabinie samolotu pilot lub mechanik przyciskał guzik cewki rozruchowej, a następnie włączał iskrowniki.

Na zdjęciu — zapuszczanie silnika samolotu Il-2.

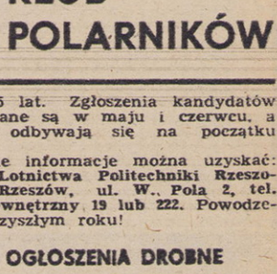
Zdjęcie ze zbiorów Bolesława Gaczkowskiego

ZBIERAMY ZNACZKI

20 sierpnia 1989 Aeroklub Poznański i Klub Polarników Polskiego Związku Filatelistów organizują specjalną pocztę lotniczą na trasie Poznań—Włocławek. Impreza ta odbywa się w 75. rocznicę pierwszych w historii światowego lotnictwa lotów polarnych włocławianina Jana Nagórskiego.

Okolicznościowy datownik pocztowy uczci 70. rocznicę powstania Aeroklubu Poznańskiego, natomiast we Włocławku stosowany będzie datownik okolicznościowy z podobizną J. Nagórskiego, upamiętniający 30-lecie Aeroklubu Włocławskiego.

Przesyłki specjalnej poczty lotniczej powinny być ofrankowane jak listy ekspresowe (zwykłe lub polecone); ponadto należy na nich umieścić nalepkę z wizerunkiem orła w cenie 100 zł. Należność za nalepki poczty lotniczej prosimy wpłacać na konto Aeroklubu Poznańskiego — WBK III O/Poznań nr 356211-2381-132 z dopiskiem „poczta lotnicza". Odpowiednio ofrankowane listy i kartki trzeba wysłać w kopercie z kopią dowodu wpłaty pod adresem: Klub Polarników PZF, skr. pocztowa 253, 60—967 Poznań, pozostawiając na każdej przesyłce miejsce o wymiarach 4x4 cm w celu naklejenia nalepki przez organizatorów poczty.



KLUB POLARNIKÓW

OGŁOSZENIA DROBNE

Kupię samolot CSS-13, Po-2, Jak-18, silniki, części, śmigła samolotowe. **Marek Jastrzębski — 02-091 Warszawa, ul. Żwirki i Wigury 53 m. 20, tel. 22-47-61.**

(Ogł. nr 43)

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uprzejmie informują, że w swoim ośrodku w Warszawie, przy ul. Kazimierzowskiej 52, mają zaległe egzemplarze tygodnika „Skrzydlata Polska", które można nabyć na miejscu, w godzinach 11:00—18:00.

SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ NIE PROWADZI SIĘ

ŚMIGŁOWCE RADIEM STEROWANE

Na lotnisku Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej w Piotrkowie Trybunalskim rozegrano w dniach 16—18 czerwca III Centralne Zawody Modeli Śmigłowców RC. Zawody zostały przeprowadzone na podstawie nowych przepisów sportowych z wprowadzeniem kilku manewrów, które były dużym utrudnieniem dla startujących. Pierwszego dnia imprezy zawodnicy udostępnili swe modele zainteresowanym ich budową i wykonaniem. W imprezie startowało czterech zawodników, którzy zaliczyli po cztery kolejki lotów.

W programie lotu zawodnicy mieli do wykonania: zawis, ósemkę poziomą, okrążenie z nosem do środka, kapelusz, zwrot z obrotem 540°, pętlę, beczkę, zwrot z beczką, opadanie autorotacyjne z obrotem o 180° i lądowanie.

Zwycięzcy zawodów otrzymali od organizatorów puchary, medale i dyplomy.

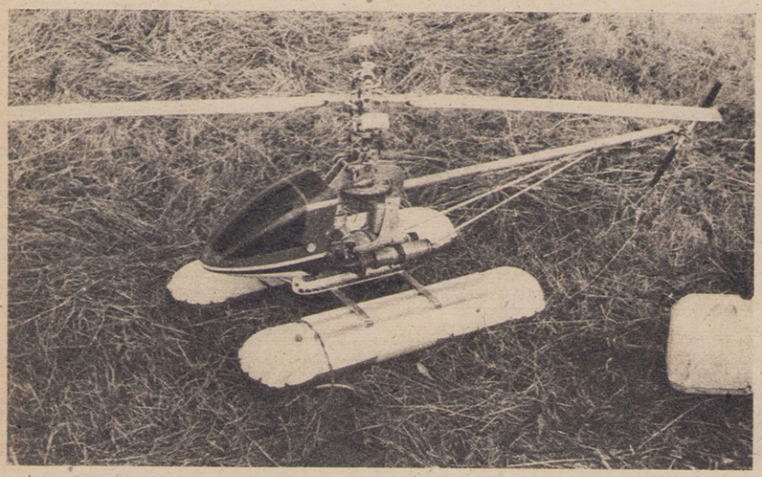
WYNIKI

1. **Aleksander Rawski (A. Warszawski)** — **2 415 pkt.**
2. **Jacek Śliwa (A. Bielsko-Bialski)** — **1 850 pkt.**
3. **Jacek Witaliński (A. Bielsko-Bialski)** — **1 085 pkt.**
4. **Edward Gudziński (A. Warszawski)** — **690 pkt.**

MACIEJ PACHO

Zdjęcia: Zygmunt Janecki

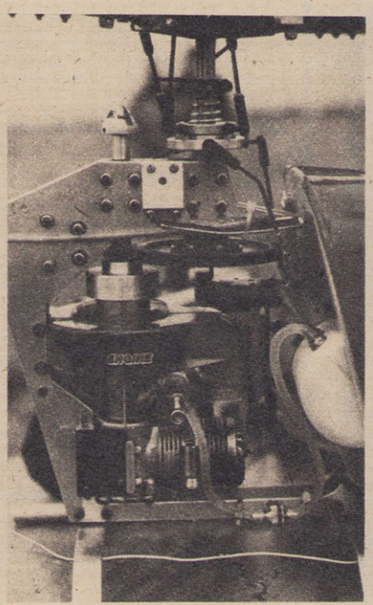
Uczestnicy III Centralnych Zawodów Modeli Śmigłowców klasy F-3C, stoją od lewej Edward Grudziński i Aleksander Rawski (obaj z A. Warszawskiego), Jacek Śliwa — aktualny rekordzista Polski w długotrwałości lotu modelu śmigłowca (33 min 55 s) i Jacek Witaliński (obaj z A. Bielsko-Bialskiego).



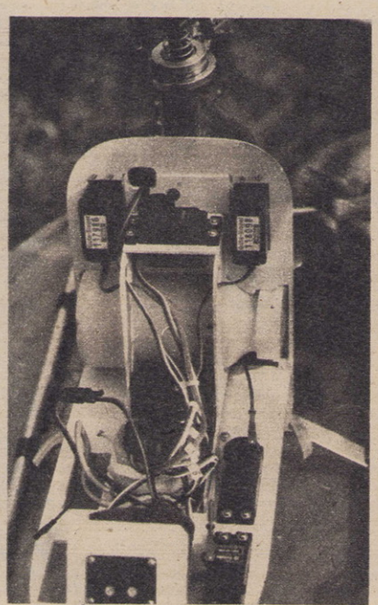
Model Aleksandra Rawskiego — konstrukcja własna — jako jedyny miał pneumatyczne pływaki.

Ładnie latał model Jacka Witalińskiego

Wymiana łopat wirnika głównego po lądowaniu awaryjnym.



Centralna część modelu śmigłowca, widoczne są: silnik, koło zamachowe, sprzęgło, koła zębate, zbiornik paliwa i przewody paliwowe wraz z filtrem, dźwignie sterujące oraz wirnik główny.



W przedniej części modelu śmigłowca, pod osłoną kabiny, znajdują się: odbiornik RC z zasilaniem, mechanizmy wykonawcze i mechanizm żyroskopowy. Widoczny jest także zbiornik paliwa.

Zdobywca trzeciego miejsca na zawodach, Jacek Witaliński.

ZBIERACZOM

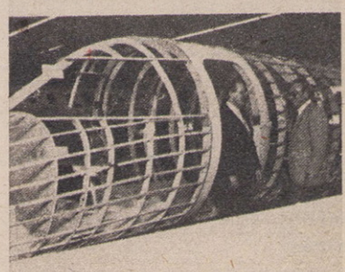
Nowe nalepki reklamowe PEZETEL-a ze śmigłowcem PZL Sokół.

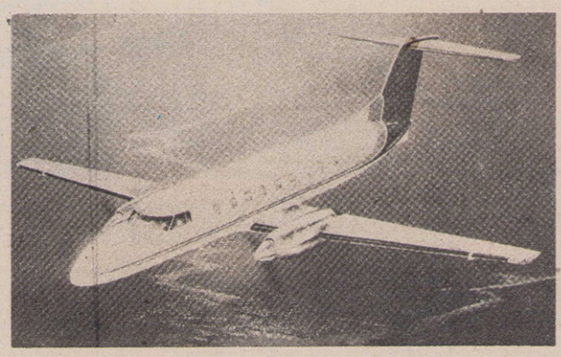
POWSTAJE SAMOLOT

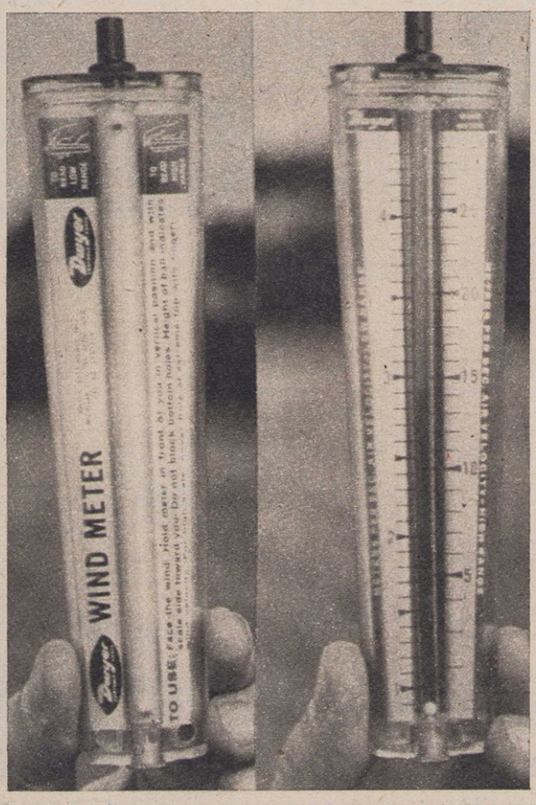
Jak powstaje nowy samolot? Oto w skrócie pierwszych kilka faz poprzedzających jego powstanie, a które pochłonęły ok. 30 mln dol. Ma to być mały samolot pasażerski Metro-V z USA przewidziany do wejścia do służby od 1991. Z prawej, od góry: model tunelowy (162 h badań); makieta drewniana 1:1 do prób użytkowych przez komisję makietową (o którą często pytają nasi Czytelnicy) ustalającą właściwe wymiary kabin, pomieszczeń służbowych itp. przyszłego samolotu; materiałowe próby zmęczeniowe elementów (w tym przypadku okien).

Samolot budowany metodą klejenia ma spełniać nowe wymagania przepisów FAR-23CC. Oblot prototypu jest przewidywany w lutym 1990.

Prędkość przelotowa max. — 519 km/h, wznoszenie — 12,2 m/s (z 1 silnikiem 3,45 m/s), start na przeszkodę 15 m — 1 091 m, lądowanie znad 15 m — 686 m, zasięg z ładunkiem płatnym (19 pasażerów; rezerwa paliwa) w warunkach IFR — 1 665 km. Dwa silniki turbośmigłowe o mocy 810 kW.



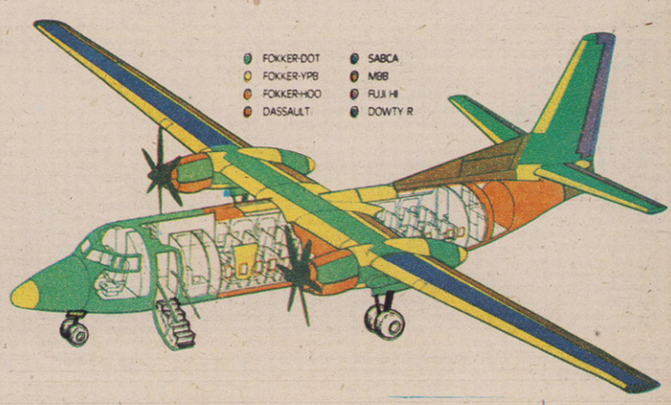




WIATROMIERZ

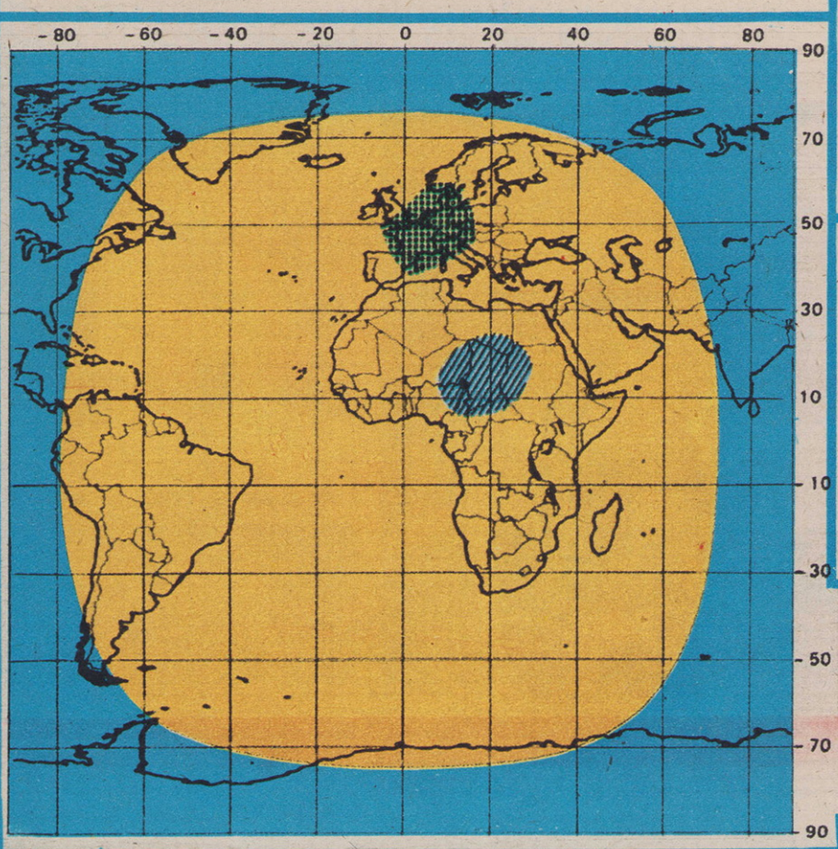
Wiatromierze nie muszą mieć klasycznej postaci wiatraczkowej, działając z opóźnieniem. Oto wiatromierz natychmiastowego użytku z USA z przedziałem pomiarowym 0—30 m/s. Długość wiatromierza — ok. 220 mm.

Sposób użycia: stań pod wiatr i trzymaj przyrząd pionowo z podziałką ku sobie; nie zakrywaj dolnych otworów; kulka wskaże prędkość wiatru w m/s; przy pomiarach silnych wiatrów na skali z prawej (5—30 m/s) należy zamknąć górny otwór, przyrząd jest opatentowany.



WSPÓŁPRACA

Produkcyjna współpraca międzynarodowa na przykładzie holenderskiego samolotu pasażerskiego Fokker F-50 z 2 silnikami turbośmigłowymi, zamówionego w liczbie 93 oraz 31 wstępnie. Produkcja podzespołów w Belgii, Francji, Holandii, Japonii; montaż końcowy i próby w locie u Fokkera.



ROZMAITOŚCI

● Podczas wizyty sekretarza generalnego NATO w pawilonie radzieckim na zamknięciu Salonu Paryskiego 89 (gdzie m. in. długo rozmawiał z głównym konstruktorem zakładów im. P. Suchoja Michaiłem Simonowem) ambasada ZSRR w Paryżu została powiadomiona telefonicznie, że w jednym z obiektów radzieckich w Le Bourget została podłożona bomba. Francuska służba bezpieczeństwa natychmiast sprawdziła te obiekty. Bomby nie było, lecz na tysiącach widzów pokazów lotniczych akcja ta wywarła określony efekt psychologiczny.

● Salon Paryski 89 w ocenie jednego z najbardziej doświadczonych konstruktorów radzieckich W. Lipieca z zakładów im. A. Mikojana: Salon (na podstawie ekspozycji państw zachodnich), to wciąż domena przemysłu lotniczo-kosmicznego i w obecnej sytuacji międzynarodowej za wczesne jest osłabienie wysiłków w dziedzinie obronności ZSRR. Ostrzegają przed tym gigantyczne arsenały najnowszych rodzajów uzbrojenia. Należy więc zwiększać wysiłki tam, gdzie ZSRR jest w czołówce przemysłu lotniczo-kosmicznego świata i likwidować zacofanie gdzie ono jest, szczególnie w elektronice.

SYRACUSE — II

Planowany obszar działania francuskiego satelitarnego systemu umiejscawiania i nawigacji wszelkich pojazdów itp. będących w ruchu Syracuse-II. Łączność telegraficzna (75 200 b/s), telefoniczna (2 400 i 16 000 b/s), transmisja danych (75; 2 400 i 26 000 b/s). Będzie zbudowany w 1992 w oparciu o satelity Telecom 1 i 2 o żywotności 7 i 10 lat. Współpraca z systemami łączności Telemac, Ramses i Rita (wojskowe), Transall Astarté (jądrowa broń strategiczna) oraz w razie potrzeby z siecią łączności pocztowej. System Syracuse-III jest przygotowywany na lata 2000—2003.

Zdjęcia i rysunki: Z. Janecki, „Air et Cosmos", „Aviation Magazine International", „Pezetel", archiwum.